



Sveriges lantbruksuniversitet
Swedish University of Agricultural Sciences

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds-
och växtproduktionsvetenskap

Stationsetableringens effekter och medförda värden i mindre orter

– En studie om Veinge i Laholms kommun

Sofia Kamf

Självständigt arbete • 30 hp

Hållbar stadsutveckling - ledning, organisering och förvaltning

Alnarp 2018

Stationsetableringens effekter och medförda värden i mindre orter – En studie om Veinge i Laholms kommun

The effects and induced values caused by railway station establishment in smaller communities – A study of Veinge, municipality of Laholm

Sofia Kamf

Handledare: Anna Peterson, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Examinator: Anders Larsson, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Biträdande examinator: Caroline Dahl, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Omfattning: 30 hp

Nivå och fördjupning: A2E

Kurstitel: Självständigt arbete i hållbar stadsutveckling

Kurskod: EX0814

Program: Hållbar stadsutveckling - ledning, organisering och förvaltning

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2018

Elektronisk publicering: <http://stud.epsilon.slu.se>

Nyckelord: stationssamhälle, platsidentitet, regionförstoring, tillgänglighet, regiontillhörighet, tågstopp, kommunikationer, hållbar utveckling.

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för arbetsvetenskap, ekonomi och miljöpsykolog

Förord

Under vårterminen 2018 har jag skrivit mitt examensarbete som en del i programmet Hållbar stadsutveckling - ledning, organisering och förvaltning, vid Sveriges lantbruksuniversitet i Alnarp. Med detta examensarbete avslutar jag mina fem år som student.

Uppsatsen har tillkommit genom kontakt med Laholms kommun. Jag vill rikta ett stort tack till Charlotte Fajerson stadsträdgårdsmästare och Linda Svedberg översiktsplanerare på Laholms kommun, som hjälpt mig under arbetsprocessen och tillhandahållit med betydande material.

Jag vill även rikta ett stort tack till min handledare Anna Peterson, som funnits som stöd från min första idé till mitt färdiga arbete. Tack för kloka råd och peppande kommentarer.

Ett stort tack riktas även till: Dagmar Busch, Lars Hed, Matilda Wennström, Kristina Uddman, Sösdala referensgrupp och Leif Bigsten, som på olika sätt har bidragit med värdefull information till mitt arbete.

Sofia Kamf

Alnarp, 2018-05-09

Sammanfattning

Det här arbetet belyser stationsetableringens roll i mindre orter. En stationsetablering skapar inte bara nya förutsättningar i form av förbättrad kollektivtrafik, utan skapar också möjlighet till andra former av utveckling, både lokalt i orten, men också regionalt i omlandet. En viktig aspekt i arbetet har varit att förhålla sig till både möjligheten att bevara ortens lokala karaktär och möjligheten till regional utveckling.

I arbetet har en empirisk studie genomförts i orten Veinge i Laholms kommun, Hallands län. Veinges tågtrafik drogs in 1963, sedan dess har järnvägen inte använts för persontåg. 2017 startade Trafikverket på uppdrag av Region Halland en åtgärdsvalsstudie för Markarydsbanan, vilken sträcker sig från Hässleholm till Halmstad via bland annat Veinge. I samband med åtgärdsvalsstudien planerar Laholms kommun för annan ortsutveckling i Veinge. Det empiriska arbetet syftar till att studera vilka möjliga kortsiktiga och långsiktiga effekter en stationsetablering kan skapa i Veinge, arbetet har behandlat tre olika skeden, den historiska kontexten, nutida kontext och framtidsförutsättningar.

Veingestudien baseras på tre olika metoder: inläsning och bearbetning av kommunala plandokument, en intervjustudie och två studiebesök. Tillsammans med en genomförd litteraturstudie

och ett genomfört analysarbete med två referensplatser som idag har tågstopp, har ett resultat tagits fram och en diskussion förts kring vilka effekter en framtida station kan skapa i Veinge.

Studiens resultat visar på att stationens roll för mindre orter har förändrats över tid. Tidigare var människor bosatta och arbetade i samma ort, vilket skapade en tydligare samhörighetskänsla och en större lokal gemenskap. Idag ser människors levnadsmönster annorlunda ut, vi är inte lika koncentrerade till en plats, utan vi rör oss över en större geografisk yta. Med förbättrade kommunikationer öppnas det upp för fler möjligheter i bostads- och arbetsmarknadsregionen, gränserna blir flytande och regionen blir mer tillgänglig - det skapas regionförstoring. Studiens resultat tydliggör att vilka effekter en stationsetablering skapar, beror till stor del på hur det i samband med etableringen planeras för andra kommunala utvecklingsstrategier i orten.

Abstract

This dissertation aims to illustrate the impact of the establishment of railway stations in smaller communities. A railroad station does not only provide new prerequisites for an improved public transportation, but also brings with it new possibilities for other forms of development, not only locally but regionally as well. An important aspect in the dissertation has been to relate to both the local character and the locality itself as well as the possibility of regional development.

In this thesis an empiric study has been conducted in the community of Veinge in the municipality of Laholm, Halland County. The railroad traffic ceased in 1963, and since then the railroad has not been in use for public transport. In 2017 the Swedish Transport Administration, on behalf of Region Halland, created an action plan regarding the Markaryd line, which extends from Hässleholm to Halmstad, passing through Veinge amongst others. In connection with the action plan, the municipality of Laholm is planning for other local development in Veinge. The empirical work aims to examine what short as well as long term effects a connected railway station could create in Veinge. This thesis has handled three different phases: historical context, present context and future intentions.

The Veinge study was based on three different methods: the reading and processing of municipal planning documents, an interview study and study visit. Together with other methods in the

thesis, a literature study as well as an analytic study with two reference locations that currently has train stations, a result has been reached and a discussion has been brought about what effects a possible future railroad connection could create for Veinge.

The result of the study shows that the importance of the railway station for smaller communities has been changed over time. Previously people were residing and working in the same general area, which created a stronger bond and a stronger local kinship. In today's society most people live by a different lifestyle, we are not as bound to a single location and we are traveling over a larger geographical area. With improved communications a lot of differing possibilities are opened in the housing as well as the labour market, borders become fluid and the region overall more accessible – the process of regional enlargement has began. The result of the study clarifies that the effects that a railroad station creates largely depend on what associated municipal development strategies are planned and executed in connection with the establishment of the station.

Innehållsförteckning

1. Inledning	1		
1.1 Syfte och mål	1	4.2.2 Skapar regionförstoring positiv utveckling?	18
1.2 Frågeställningar	1	4.2.3 Mental regionförstoring	18
1.3 Avgränsning	2	4.2.4 En väg leder åt båda håll	19
1.4 Disposition	2	4.3 Tillgänglighet	20
2. Bakgrund	3	4.4 Orternas roll i det lokala och regionala omlandet	20
2.1 Urbanisering	3	4.4.1 Det geografiska lägets betydelse	22
2.2 Våra samhällen växer fram	3	4.4.2 Civilsamhället utvecklar landsbygderna	23
2.3 Den gröna vägen	4	4.5 Hållbar utveckling	23
2.4 Storstädernas tid är nu	4	4.5.1 Att implementera hållbar utveckling i samhället	23
2.5 Statligt styre eller kommunal självständighet?	5	4.5.2 Olika platser - olika förutsättningar	24
3. Metod	7	5. Referensplatser	25
3.1 Ett kvalitativt forskningsupplägg	7	5.1 Varför referensplatser?	25
Bild 1. Bilden illustrerar arbetets olika metodsteg.	8	5.2 Floby i Falköpings kommun	26
3.2 Litteraturstudie	8	Karta 1. Floby i förhållande till Västra Götalands län.	26
3.3 Referensplatser	9	Karta 2. Floby i förhållande till Falköpings kommun	27
3.4 Veinge	9	5.2.1 Floby i en historisk kontext	27
3.4.1 Kommunala plandokument	9	5.2.2 Floby idag - stationssamhället efter återinfört tågstopp	28
3.4.2 Intervjuer	10	5.2.3 Framtida Floby i det lokala och regionala omlandet	30
3.4.3 Studiebesök i Veinge	11	5.3 Sösdala i Hässleholms kommun	32
3.5 Metoddiskussion	12	Karta 3. Sösdala i förhållande till Skåne län.	32
4. Teoretiska utgångspunkter	14	Karta 4. Sösdala i förhållande till Hässleholms kommun.	32
4.1 Platsbegreppet	14	5.3.1 Sösdala i en historisk kontext	32
4.1.1 Platsidentitet	14	5.3.2 Sösdala idag - stationssamhället efter återinfört tågstopp	34
4.1.2 En självmedveten platskänsla och platsanknytning	15	5.3.3 Framtida Sösdala i det lokala och regionala omlandet	36
4.2 Regionförstoring	16	5.4 Vad tas med från referensplatserna?	36
4.2.1 Våra resmönster ser annorlunda ut idag	17	6. Veinge introduktion	38
		6.1 Veinge 2017	38
		6.1.1 Geografisk lokalisering	38

6.1.2 Ortsbeskrivning	39
6.1.3 Åtgärdsvalsstudie	40
6.2 Veinge 2035	41
6.2.1 Det lilla samhället med de stora visionerna	41
6.2.2 Prioriterade utvecklingsområden	41
6.2.3 Tåget som katalysator - pendlarorten för familjen	42
6.2.4 Vad tar jag med från utvecklingsprogrammet?	43
7. Resultat från Veingestudien	44
7.1 Intervjuer	44
7.1.1 Veinge efter stationsnedläggningen	44
7.1.2 Veinge idag	47
7.1.3 Framtida Veinge	51
7.2 Studiebesök	54
7.2.1 Utgångsläge	54
7.2.2 En utomstående kommer till orten	54
8. Veingestudien - analys och diskussion	59
8.1 Veingestudiens resultat relaterat till kommunala plandokument	59
8.1.1 Centrum- och bebyggelseutveckling	60
8.2 Veingestudiens resultat relaterat till referensplatserna	62
8.2.1 Det geografiska läget	62
8.2.2 Att planera för att växa	62
8.3 Vägen framåt för Veinge	64
8.3.1 Veinges framtidsförutsättningar	64
8.3.2 En kvalitetsutveckling	65
9. Diskussion och slutsats	67
9.1 Diskussion	67
9.2 Slutsats	69
9.3 Förslag på vidare forskning	70
Referenslista	71

1. Inledning

Under 1850-talet tog urbaniseringsprocessen fart i Sverige. Urbaniseringsprocessen har medfört en ojämn urban utveckling i landet. Till följd har förutsättningarna för både den svenska landsbygden och städerna förändrats i form av förändrade och nya strukturer, men också nya möjligheter. Idag växer ett tjänstesamhälle fram, vilket till största del koncentreras till städerna. Detta har också medfört att majoriteten av landets arbetstillfällen också koncentreras i städerna. Vilka konsekvenser dagens struktur får i mindre orter beror till stor del på hur väletablerad orten är och vilken förmåga orten har att växa och utvecklas. Dagens samhällsstruktur är inte lika isolerad, vilket innebär att händelser sker långt över de geografiska gränserna (Nilsson, 2011; SCB, 2015).

Till följd av samhällets nya struktur har också människors levnadsmönster förändrats, idag är det inte lika givet att bo och arbeta i en och samma kommun, utan det blir vanligare att tågpendlar längre sträckor för att kunna uppfylla önskad boendeort, kombinerat med önskad arbetsplats. Till följd av nya levnadsmönster har pendlingen fått en större betydelse, vilket i sin tur har myntat begreppet regionförstoring. Regionförstoringen har hjälpt många svenska kommuner med minskad befolkning och en svag arbetsmarknad. Förbättrade kommunikationer öppnar upp för helt nya förutsättningar och ökar attraktiviteten på både lokal och regional nivå (Sveriges Kommuner och Landsting, 2008).

Med bakgrund till den struktur som växt fram och format det svenska samhället, vill jag i detta arbete undersöka om förbättrade kommunikationer i mindre orter skapar några framträdande effekter på lokal och regional nivå.

1.1 Syfte och mål

Syftet med arbetet är att undersöka vilka möjliga effekter en stationsetablering kan skapa i mindre orter och dess omland. Målet är att belysa vad som värdesätts lokalt och beskriva förutsättningarna och sambandet mellan lokal och regional utveckling i orter. I den empiriska studien som genomförts i Veinge, har viktiga aspekter tagits fram som bör beaktas vid en långsiktig och hållbar planering.

1.2 Frågeställningar

- Hur ser samspelet ut mellan bevarandet av lokal karaktär och möjlighet till regional utveckling?
- Hur kan tågstoppet förstärka sambandet mellan lokal och regional utveckling?

1.3 Avgränsning

Geografisk avgränsning

Den empiriska studien i arbetet tar utgångspunkt i orten Veinge, belägen i Laholms kommun, Hallands län. Studien avgränsar sig till att studera Veinge i en lokal och regional kontext, således kommer arbetet inte att omfatta en bredare kontext. För att ges möjlighet till att studera effekter som ett tågstopp kan skapa, har två referensplatser med tågstopp studerats, även dessa behandlas i en lokal och regional kontext.

Teoretisk avgränsning

Utgångspunkten i arbetet tas i diskursen hållbar stadsutveckling och arbetet utgår från ett brett teoretiskt ramverk. En avgränsning har gjorts till att redogöra för ett visst antal teoretiska begrepp, dock har ingen närmare avgränsning gjorts i antal författare, utan arbetet stöds av olika forskares perspektiv på begreppen.

1.4 Disposition

Arbetets disposition följer huvudsakligen ett vetenskapligt tillvägagångssätt med huvudkapitel och underliggande delkapitel. I arbetets inledande bakgrundskapitel, ges en bakgrundsbeskrivning till det område som behandlas i arbetet. Därefter följer metodkapitlet som arbetet grundar sig på. Kapitlet är indelat i tre delkapitel och avslutas med en metoddiskussion. I det fjärde kapitlet presenteras arbetets teoretiska utgångspunkter, som utgörs av fyra begrepp: plats, regionförstoring, tillgänglighet och hållbar utveckling. I det femte

kapitlet presenteras de referensplatser som varit inspirerande exempel i arbetet. Kapitel sex ger en introduktion till orten Veinge i Laholms kommun och beskriver kommunens utvecklingsförslag för orten. I det sjunde kapitlet redovisas undersökningens resultat genom att presentera material från intervjustudien och studiebesöken. I det åttonde kapitlet förs sedan en analys och diskussion kring undersökningens resultat, samt diskuteras vägen vidare för Veinge. I det nionde och sista kapitlet förs en övergripande diskussion. Kapitlet avslutas med en kortare slutsats och förslag på vidare forskning.

2. Bakgrund

I följande kapitel presenteras en bakgrundsbeskrivning till det område som behandlas i arbetet. Kapitlet tar utgångspunkt i Sveriges urbaniseringsprocess och beskriver hur landets städer, tätorter och landsbygd växt fram och formats till enskilda, men ändå sammanlänkade samhällen. I den andra delen ges en introduktion till statlig styrning och kommunal självständighet.

2.1 Urbanisering

Urbanisering innebär att människor flyttar från landsbygden till städer och tätorter, vilket har medfört en avfolkning på landsbygden. Urbaniseringens påverkan på våra urbana samhällen och tätorter kan beskrivas som en följd av olika vågor, vilka har skapat en ojämn urban utveckling i landet. Det kan påstås att urbaniseringen till stor del handlar om samvariationen mellan stadens befolkningstillväxt och näringslivets lokala sammansättning. För ungefär 200 år sedan bodde 90 procent av landets befolkning på landsbygden, men när den industriella urbaniseringen inleddes runt 1850 började människor flytta från landsbygden in till städerna. Vid perioden 1970, cirka 130 år senare var urbaniseringen så gott som avslutad, och idag bor ungefär 85 procent av landets befolkning i tätorter. Under urbaniseringsprocessen har mycket hunnit förändras och utvecklas i både de svenska städerna, som i tätorterna och det svenska näringslivet, vilket skapat nya förutsättningar och möjligheter i landets förändrade strukturer (Nilsson, 2011; SCB, 2015).

2.2 Våra samhällen växer fram

Under perioden fram till 1800-talet livnärde sig de svenska byborna på sitt lantbruk. Lantbruket utgjordes av byns omkringliggande åkermark. Redan under 1800-talet tog utvecklingen en ny vändning, den så kallade industrialiseringen tog fart i Sverige. Industrialiseringen kännetecknas av övergången från jordbrukssamhälle till industrisamhälle, en process som krävde omfattande investeringar i bland annat infrastruktur och transport. När den första järnvägen etablerades under slutet av 1800-talet förändrades de svenska byarna, servicecentra med handel och hantverk etablerade sig och byarna moderniserades. Landet blev också tillgängligare för människorna som kunde resa omkring i landet. De ekonomiska förhållandena och kommunikationerna förbättrades, vilket i sin tur genererade en befolkningstillväxt på landet. Det uppstod så kallade *stationssamhällen* (Overgaard & Fischer Nielsen, u.å; Slätmo, 2015).

Under 1900-talet skedde en del förändringar i Sverige. Urbaniseringen hade sina rekordår, vilket innebar att institutioner och verksamheter lämnade de mindre byarna och människor började söka sig till storstadsregionerna där majoriteten av alla arbetstillfällen fanns (Overgaard & Fischer Nielsen, u.å).

2.3 Den gröna vågen

Redan under 1960-talet började industritillverkningen i Sverige att avta och antalet anställda minskade, urbaniseringsprocessen började nå sitt slut. Verkstadsindustrin var inte längre dynamisk, anläggningar började flyttas utomlands till låglöneländer och en del avvecklades i sin helhet. Detta innebar att tillverkningen skedde på annan geografisk lokalisering. Nilsson (2011) beskriver hur industrisamhället hade passerat sin topp, människor övergav storstadsområdena för att bosätta sig i mindre orter på landsbygden. Urbaniseringsprocessen nådde en vändpunkt och ett oväntat uppsving för småorterna tog fart, avfolkningsbygdernas negativa utveckling bröts - tiden i Sverige som blivit känd som 'den gröna vågen'.

'Den gröna vågen' förekom i Sverige och Europa under slutet av 1960-talet och en tid framåt. En rörelse där människor sökte sig till småskalighet och natur och lämnade asfalt och betong bakom sig. Småorternas blomstringstid varade dock inte länge, redan under seklets sista decennier började människor flytta sig in till större städer och tätorter igen, en kraftig storstadsexpansion tog fart. Många tätorter började ännu en gång att sakta avfolkas, men den storstadsnära landsbygden fortsatte dock att öka i befolkning med anledning av sitt geografiska läge (Nilsson, 2011).

2.4 Storstädernas tid är nu

"Över hela jorden ser vi idag en snabb tillströmning från glesbygd till täta regioner, men än snabbare är rörelsen till den attraktiva, urbana stadsformen. Den kännetecknas inte av täthet utan av närhet, av platser, finmaskighet och funktionsblandning: allt sammanlänkat i en effektiv rumslig konfiguration" (Viveca Ax:son Johnson, i Sanandaji, 2013, s. 23).

När Nilsson (2011) redogör för landsbygdens fortsatta tillväxt, menar han att den kanske omvänt var ett svar på storstadsområdenas expansion. Tillväxten i urbana samhällen tog omkringliggande landsbygd i anspråk och expanderade till ytan. Nilsson menar att det har varit städer med angränsande landsbygd som har stått för tillväxten, och inte städerna och glesbygden var för sig.

Landsbygdsområden som inte har samma geografiska läge som storstadsområden visade inte tecken på samma befolkningstillväxt. I slutet av 1990-talet visade siffror på en avfolkning i alla de orter med under 50 000 invånare. Tillväxten skedde i landets största tätortsregioner Stockholm, Göteborg och Malmö, men även Halland och Uppsala har vunnit många fördelar, tack vare sina geografiska lägen med närhet till tätortsregionerna (Nilsson, 2011).

Dagens urbaniseringsprocess är likt den industriella revolutionen under 1800-1900-talet väldigt snabb. Sanandaji (2013) beskriver hur storstädernas expansion globalt, såväl som i Sverige har bidragit till att städerna har fått en roll som tillväxtmotorer för omland och mindre tätorter. Urbaniseringsprocessen medför således bekostnad

på de mindre orterna och påföljderna för landsbygden blir stagnerande befolkning, samt svårigheter att behålla investeringar och företag i orterna (Nilsson, 2011; Sanandaji, 2013).

Dagens tjänstesamhälle driver på ett eller annat sätt samhällsutvecklingen framåt. Villkoren ser annorlunda ut, de omfattande förändringarna från industrisamhälle till tjänstesamhälle ställer nya krav och skapar nya möjligheter för både städerna och mindre tätorter. Dock har inte alla lika förutsättningar och orterna har olika förmåga att växa, vilket gör att förändringsprocessen på olika sätt kan bli svår att anpassa sig till (Nilsson, 2011; Sanandaji, 2013). Det är då menar Nilsson (2011) att dagens globaliserade samhälle skapar möjligheter för de orter som har svårare att anpassa sig, den regionala utvecklingen är inte längre lika isolerad, händelser sker långt utanför en Orts egna gränser, vilket innebär att nya möjligheter skapas och följaktligen kan en ort dra nytta av andra orter och städer.

2.5 Statligt styre eller kommunal självständighet?

Indelningen i att kommuner ska vara uppbyggda och fungera på samma vis har länge varit en hämmande faktor för den lokala utvecklingen. Att sträva efter lika samhällsbildningar har medfört att en del kommuner hamnat på efterkälke. Men när kommunallagen infördes 1991 skedde stora förändringar för landets kommuner, och även för det svenska samhället i stort. Kommunerna fick en större frihet, statens riktlinjer om hur kommunen skulle styra frångicks och följaktligen kunde kommunerna allt mer bestämma hur den egna

organisationen skulle fungera. Förändringarna öppnade dessutom upp för att bygga en helt ny sektorssamverkan där beslutsorgan tillsammans kunde arbeta för att utveckla den enskilda kommunen i förhållande till omlandet (Boverket, 2006; Gossas, 2008; Häggrot i Tillväxtanalys, 2011). Trots införandet av kommunallagen finns det givetvis fortfarande en lagstiftning att ta hänsyn till, denna styr och bestäms av staten, men kommunerna kan med större frihet agera inom lagarnas ramar. Ett friare agerande har också bidragit till att kommuner på ett nytt sätt kan bejaka varje Orts säregna prägel, och i utvecklingsarbetet ta hänsyn till de lokala rötterna och den lokala identiteten i den enskilda orten. Att arbeta med hänsyn till både nationell lagstiftning och kommunalt agerande har skapat nya möjligheter där två samtida, men också motstridiga utvecklingsriktningar möts - globalisering och lokal förankring (Boverket, 2006; Tillväxtanalys, 2011).

Den svenska staten har än idag en betydande roll i den svenska landsbygdens utveckling. Det råder fortfarande intressekonflikter mellan nationella ambitioner och kommunalt självstyre. De nationella ambitionerna lyder att alla kommuner ska råda likvärdig service, medan det kommunala självstyret snarare vill arbeta utifrån lokala förutsättningar och prioriteringar. Intressekonflikterna skapar en viss spänning och den lokala och nationella demokratin sammanfaller därför inte alltid, vad som är rättvist eller likvärdigt kan se olika ut beroende på kontext (Tillväxtanalys, 2011; SOU 2017:1). I Statens offentliga utredningar (benämns i fortsättningen som SOU) 'För Sveriges landsbygder – en sammanhållen politik för arbete, hållbar tillväxt och välfärd' (2017:1) beskrivs landsbygdens utveckling och

hur denna tenderar att glömmas bort. Landsbygden får inte en självklar plats i tillväxt- och utvecklingsarbetet, vilket i sin tur skapar konkurrens om utrymme och resurser i det regionala arbetet.

Med bakgrund från SOU (2017:1) tycker Sanandaji (2013) att hur politiken styrs och vilka som sitter på makten får en avgörande roll i kommunernas möjlighet till framgång. För att kunna påverka den lokala utvecklingen i kommunen krävs därför förändringar i den kommunala politiken. Om förändringar sker minskar dagens barriärer mellan nationellt beslutsfattande och den faktiska handlingen i lokal kontext. Att kunna besluta och agera på samma lokala nivå skapar tydligare valmöjligheter, och framför allt rätt valmöjligheter för den specifika kontexten där fokus kan ligga på de utvecklingsstrategier som är framgångsrika för orten (Sanandaji, 2013).

3. Metod

I följande kapitel presenteras den metod som arbetet grundar sig på. Metoden är uppdelad i tre delar: litteraturstudie, referensplatser och Veinge. Varje del innehåller olika forskningsmetoder. Syftet med att använda olika metoder har varit att de ska komplettera varandra och bidra till att samla in data genom olika tillvägagångssätt.

Metoddelarna bygger vidare på varandra. Utgångspunkten tas i litteraturstudien, för att sedan behandla arbetet med referensplatserna, och slutligen använda lärdomar och erfarenheter från referensplatserna i arbetet med Veinge. Denna uppdelning kommer även att återfinnas i nästkommande tre kapitel för att underlätta för läsaren att följa arbetets struktur.

3.1 Ett kvalitativt forskningsupplägg

Att arbeta utifrån ett förutbestämt ämne och tillhörande problemformulering benämns som undersökarens forskning. Denna forskning bygger på en kvalitativ undersökning där syftet har varit att undersöka vilka kortsiktiga och långsiktiga effekter en stationsetablering kan skapa i mindre orter och dess omland. I sin forskning är en viktig förutsättning att vara medveten om vilka metodval som görs och hur resultatet från metoden sedan ska användas i vidare forskning. Därför är det av betydelse att undersökaren utifrån ett kritiskt perspektiv, granskar sitt resultat och bedömer om resultatet påverkas av metodvalet (Jacobsen, 2002).

Den kvalitativa undersökningen fokuserar på att skapa en förståelse för det sociala sammanhanget, en förståelse som innebär antaganden om det som ska undersökas (Denscombe, 2000; Bryman, 2008), i detta fall en förståelse för vad som värdesätts lokalt i en ort, och som bidrar till ortens lokala karaktär. Jacobsen (2002) menar att en öppen form av forskning som en kvalitativ undersökning är, skapar små begränsningar och bidrar till att insamlad data blir mycket varierande. Men i forskning finns det inte bara en väg som är rätt, beroende på vad som ska undersökas, vilken frågeställning arbetet behandlar och hur undersökningen ska göras, kan olika strategier vara lämpliga. Därför handlar det snarare om rätt sak på rätt plats, beroende på arbetets problemformulering kan olika tillvägagångssätt lämpa sig för olika ändamål (Denscombe, 2000).

Arbetet bygger på ett kvalitativt forskningsupplägg och omfattar tre olika metoder. Dels en litteraturstudie, dels intervjuer och personlig kommunikation, och slutligen två studiebesök i Veinge. Denscombe (2000) redogör för hur olika forskningsmetoder inte alltid måste konkurrera med varandra, utan syftet med att använda mer än en metod är att de ska kunna komplettera varandra och på så sätt skapa olika, men ömsesidigt stödjande tillvägagångssätt att samla in data om en och samma sak. Att använda flera metoder, så kallad triangulering, ökar också trovärdigheten på undersökningens resultat.

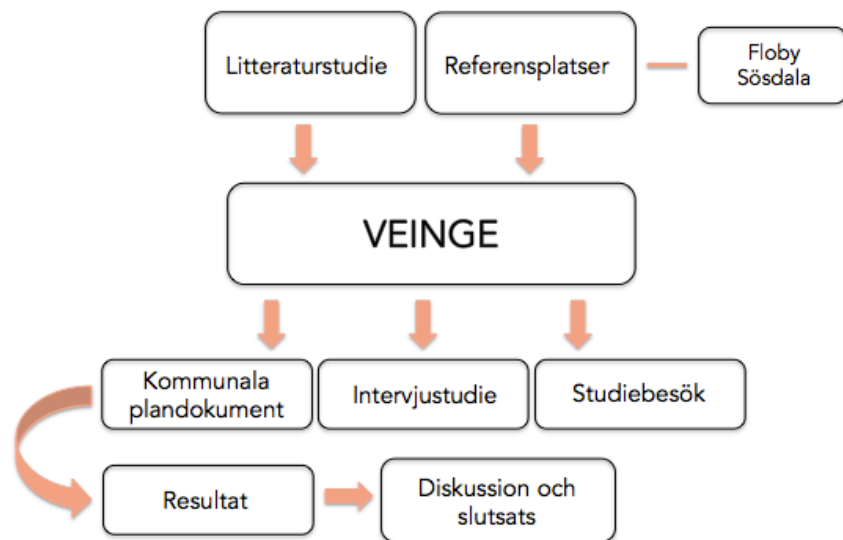


Bild 1. Bilden illustrerar arbetets olika metodsteg.

3.2 Litteraturstudie

En första utgångspunkt i arbetet har varit att göra en litteraturundersökning för att hämta in så mycket relevant information som möjligt, och få en överblick av ämnesområdet som ska studeras. Syftet med att sammanställa litteratur är att få en inblick i den kunskap som finns kring ämnet, och på så vis finna de frågor som blir viktiga genom undersökningen (Denscombe, 2000).

Som en del i litteraturstudien har en kvalitativ innehållsanalys gjorts. Detta är en metod som hjälper till att analysera innehållet i litteraturen, kort sagt kan det beskrivas som att forskaren väljer ut sin text från helheten och bryter ner texten i mindre delar. Därefter

utarbetas det viktigaste ur delarna för att sedan kunna analysera innehållet. Detta tillvägagångssätt skapar ett större djup i textmaterialet och fokuseras till de delar som är relevanta för undersökningen (Denscombe, 2000). Att sortera texten i en innehållsanalys ger möjligheten att välja ut relevanta delar från flertalet olika texter, och sedan göra jämförelser och diskussioner kring dem.

Delar av litteraturen i arbetet grundar sig på offentliga publikationer och rapporter från myndigheter som Boverket, Jordbruksverket, Statens offentliga utredningar (SOU) och Tillväxtanalys. Litteraturen har använts för att få kunskap om de svenska orternas framväxt och betydelse i samhället. En stor del av litteraturen består också av kommunala plandokument och rapporter, som har varit viktiga i arbetet med referensplatserna och Veinge.

Andra delar av litteraturen består av en litteraturoversikt där teoretiska utgångspunkter tagits fram. Det teoretiska ramverket består till största del av tidigare forskning som grundar sig på vetenskapliga artiklar, uppsatsarbeten, publikationer och böcker. Då arbetet behandlar ett brett teoretiskt ramverk, grundar sig arbetet inte på enskilda teoretiska utgångspunkter. Istället har olika teorier använts som kompletterar varandra och ramverket underbyggs således av flera författare.

Vad tas med i det fortsatta arbetet?

I det vidare arbetet tas ett brett teoretiskt ramverk med. Utvalda teoretiska utgångspunkter i litteraturstudien fungerar som stöd till

arbetets empiriska del. Tillsammans skapar delarna grunden för arbetets resultat och diskussion.

3.3 Referensplatser

Den andra delen i metoden behandlar arbetet med två referensplatser, Floby i Falköpings kommun och Sösdala i Hässleholms kommun. Val av referensplatser har bestämts utifrån två förutsättningar, att orterna ska ha fått tillbaka tågstopp för att kunna undersöka och analysera vilka effekter som skapas vid en stationsetablering, och att orterna uppskattningsvis ska vara lika stora som Veinge, sett till antal invånare. Att orterna inte skiljer sig alltför mycket i antal invånare har varit en förutsättning vid val av referensplatser, detta för att materialet ska vara användbart i Veingestudien.

Metoddelen grundar sig på personlig kommunikation i form av möte och mailkorrespondens, samt inläsning och bearbetning av kommunala plandokument. Kommunerna kontaktades via mail med syfte att finna mer information angående referensplatserna och stationsetableringens effekter i orten. Kontakt med Falköpings kommun har skett via mailkorrespondens, där frågor om orten Floby skickades till Leif Bigsten, kommunstrateg inom infrastruktur och logistik. Kontakt med Hässleholms kommun skedde till en början via mail där ett möte bestämdes. Jag medverkade sedan på Sösdala referensgrupps månadmöte i Sösdala och hade i förväg skickat över frågor som besvarades och diskuterades under mötet.

3.4 Veinge

Den tredje och sista delen behandlar Veingestudien. Studien baseras på tre olika metoder: inläsning och bearbetning av kommunala plandokument, intervjuer och studiebesök. Arbetet med kommunens plandokument har syftat till att studera vilka utvecklingsmål som tagits fram från kommunens sida. Intervjuerna har syftat till att undersöka hur Veingebor upplever ortens lokala karaktär och hur de ställer sig till ett framtida tågstopp. Studiebesöken har syftat till att studera den offentliga miljön och det fysiska rummet.

3.4.1 Kommunala plandokument

De kommunala plandokumenterna har till största del tillhandahållits av kommunen eller hämtats från kommunens hemsida. Plandokument har lästs in, bearbetats och sedan använts för att skildra Veinge i en historisk kontext och ge en introduktion till dagens Veinge. Ett utkast finns även till ett utvecklingsprogram för Veinge 2035, detta har tillhandahållits av kommunen och använts för att skildra de visioner och utvecklingsmål som kommunen tagit fram för framtida Veinge 2035.

En betydande aspekt i arbetet har varit att ha en nära kontakt via mailkorrespondens med kommunanställda på Laholms kommun, Charlotte Fajerson, stadsträdgårdsmästare och Linda Svedberg, översiktsplanerare.

3.4.2 Intervjuer

Intervjustudien baseras på är tre intervjuer, två personliga intervjuer och en telefonintervju. Intervjuer har använts som metod för att samla in mer djupgående och detaljerad information om Veinge. Teman och frågor har valts ut och sammanställts i förväg för att intervjuerna ska kunna bidra med den information som söks. Tyngdpunkten i frågorna har till största del legat på kollektiva lokala förhållanden, vilket innebär att målet har varit att lyfta information om Veinge och omlandet. Intervjuerna har således försökt att inte gå in på allt för enskilda berättelser.

Intervjuform

Intervjuformen kan se olika ut beroende på syftet med intervjun. Två intervjuer har baserats på personliga möten i Veinge, och en intervju har baserats på telefonintervju. I intervjuerna har informanterna fått möjligheten att berätta om och svara på frågor om orten i en delvis öppen form. Denna form kallas en semistrukturerad intervjuform, vilken syftar till att låta respondenten på ett öppet sätt utveckla sina egna tankar och använda sina egna ord. Intervjuformen strävar efter att upptäcka, snarare än kontrollera, därför bestäms teman och frågor i förväg, men som under intervjun går att revidera för att just kunna upptäcka nya perspektiv och låta respondenten utveckla sina tankar och idéer (Denscombe, 2000; Bryman, 2008).

Alla intervjuer har gjorts med personer som bor i Veinge, och intervjuerna har grundats på samma intervjufrågor. Syftet med detta tillvägagångssätt har varit att kunna analysera och motivera svaren

tillsammans, och finna likheter och skillnader, samt kopplingar och samband som sedan har diskuterats i arbetets diskussion.

Urval och tillvägagångssätt

Intervjuerna baseras på ett målinriktat urval, vilket innebär att de intervjuade har blivit avsiktligt tillfrågade för att kunna bidra med information kring studiens undersökningsfrågor (Bryman, 2008). Både Denscombe (2000) och Bryman (2008) talar om teoretisk mättnad, vilket innebär att det i forskning är omöjligt att veta hur många intervjuer som behövs genomföras för tillräckligt material till arbetet. Eftersom arbetet baseras på flera olika metoder har tre intervjuer valts. Eftersom samma frågor ställdes till alla respondenter gav svaren en viss mättnad. Jag som undersökare upplevde att svaren var tillräckliga för att komplettera arbetets andra metoder.

Informanterna har valts ut efter samtal med Laholms kommun. Personerna kontaktades i förväg via mail som erhållits från kommunen, där de skrivit upp sig på en lista under ett möte angående framtida Veinge. I mailet förklarades syftet med arbetet och hur jag kommit i kontakt med dem. Därefter bestämdes tid och plats för intervjun.

Tid och plats för de personliga intervjuerna bestämdes utifrån vad som passade både mig och informanterna. De personliga intervjuerna genomfördes 4 april hemma hos respondenterna i Veinge. Innan intervjuerna startade fick jag ett godkännande från respondenterna att spela in intervjuerna. Under intervjun fördes en del anteckningar på dator, men fokus låg mestadels på att lyssna in

och samtala med respondenten. Telefonintervjun genomfördes 12 april hemifrån. Även denna intervju spelades in efter godkännande från respondenten.

Intervjuerna har transkriberats och därefter har en analys av materialets innehåll genomförts. Syftet med att analysera innehållet har varit att dels finna relevant material som kan bidra till arbetets undersökning, och dels att leta efter återkommande teman som kan fungera som utgångspunkt i arbetets resultat- och diskussionsdelar.

3.4.3 Studiebesök i Veinge

Den tredje och sista metoden baseras på två studiebesök i Veinge. Studiebesöken används som ett komplement till litteraturstudien och intervjuerna och syftar till att lära känna och skapa en förståelse för den fysiska miljön. I denna del har jag valt ut specifika aspekter som jag fokuserar på, vilka beskrivs under kapitlet *Studiebesökets uppbyggnad*.

En viktig aspekt i studiebesöken har varit att undersöka infrastrukturens uppbyggnad och hur den kopplar samman olika platser i och utanför orten. En annan viktig beståndsdel har varit att studera ortens utbud av affärer och kommersiell service (Boverket, 2006). Genom att studera utvalda aspekter är målet att skapa en större förståelse för orten och dess tillhörighet och samband, samt skapa en bild av hur orten bör utvecklas för att upplevas mer attraktiv både för ortsborna och omlandet (Boverket, 2006). Följaktligen är betydande frågor att reflektera över: *hur är det tänkt att orten ska orientera sig i en förändrad värld? var befinner sig orten i nuet?*

Första studiebesöket

Vid första besökstillfället i Veinge, 22 januari besöktes orten i bil med Charlotte Fajerson, stadsträdgårdsmästare på Laholms kommun. Syftet med det första besöket var att skapa en tydligare uppfattning om Veinge som ort. Under besöket visades olika platser upp, däribland gamla stationsområdet, järnvägen, centrum, skolområdet, samt äldre och nyare bostadsområden. Vid detta tillfälle var jag som besökare neutral då jag inte var bekant med eller har någon anknytning till orten sedan tidigare. Därför blev det första besöket ett besök med främmande ögon, där fokus låg på att samla in ett helhetsintryck av orten.

Andra studiebesöket

Vid det andra besökstillfället, 4 april gjordes en mer ingående analys i orten. Syftet med det andra besöket var att utifrån förbestämda baselement och undersökningsfrågor kartlägga och studera olika platser i orten, både till fots och med bil. Vilka platser som studerades bestämdes utifrån fysiska och mentala avgränsningar, där syftet var att inte behöva göra allt för exakta avgränsningar. Som Overgaard och Fischer Nielsen (u.å, s. 137) beskriver det *“om man skulle dra en cirkel runt platsen, hur skulle den då gå?”*. Platser valdes också utifrån några av de teman som är genomgående i arbetet: platsidentitet, tillgänglighet och stationsetablering. Andra platser som inte var tänkta att besökas, men som diskuterades under intervjuerna besöktes också. Detta ansågs viktigt för att förstå platserna och sammanhanget informanterna berättade om.

Studiebesökets uppbyggnad

Boverket (2006) beskriver hur man måste ta omvägen via beståndsdelarna för att förstå helheten. Med detta menas att när en analys görs löses helheten upp, i detta fall orten, för att närmare identifiera och förstå olika platser. När olika platser studeras var för sig är det lättare att betrakta, uppleva och sedan beskriva platsens fysiska miljö.

Det andra studiebesöket är uppdelat i två delar: en del med *fem baselement* och en del med *undersökningsfrågor*. Syftet med att dela upp besöket har varit att kunna studera olika offentliga miljöer utifrån olika syften, och därefter skapa en helhet. Baselementen och undersökningsfrågorna bestämdes i förväg, på så vis visste jag vid andra besöket vad jag skulle studera och det fanns möjligheter till att skriva ner de upplevelser och intryck platserna gav mig.

Fem baselement

De fem baselementen har hämtat inspiration från Kevin Lynchs baselement i boken *The image of the city* (1964) och har fungerat som teman vid besöket i Veinge. Syftet har varit att vid rundvandringen leta efter och studera de platser som kan anses vara ett baselement. Nedan presenteras baselementen med en kortare beskrivning:

Stråk: fysiska stråk som sammanlänkar olika platser i orten

Barriärer: hinder som försvårar framkomligheten i orten

Områden: fysiska och mentala områden i orten

Mötesplatser: samlings- och knutpunkter i orten

Landmärken: speciellt utmärkande platser i orten

Undersökningsfrågor

Undersökningsfrågorna har hämtat inspiration från Boverkets rapport *Lär känna din ort! - Metoder att analysera orter och stadsdelar* (2006) och har syftat till att på ett mer övergripande sätt studera Veinges fysiska miljö. Nedan presenteras undersökningsfrågorna:

- Hur ligger orten i landskapet?
- Hur är den byggda miljön utformad?
- Vilka kvaliteter och brister finns det i den offentliga miljön?
- Vilka byggnader och platser ger orten dess lokala karaktär och identitet?
- Finns det någon speciell miljö som man vill lyfta historiken kring?
- Hur orienterar man sig i orten?
- Vilka platser vill man gärna vara på?

Vad tas med i det fortsatta arbetet?

I arbetets empiriska del tas framförallt tre delar med i det vidare arbetet, kommunens utvecklingsprogram för Veinge 2035, intervjustudiens resultat och studiebesökets resultat. De tre delarna skapar tillsammans med litteraturstudien och referensplatserna grunden för arbetets diskussion och slutsats.

3.5 Metoddiskussion

Sammantaget grundar sig analysarbetet på olika metodformer. Syftet med att använda olika metodformer har varit att anpassa rätt metod

efter det som ska undersökas, på så vis har metoderna tillsammans bidragit med olika slags material till studiens resultat.

Arbetet baseras på ett medvetet val av tillvägagångssätt. Tillvägagångssättet grundar sig i olika steg, där det första steget är litteraturstudien. Här har syftet varit att ge läsaren en bakgrundsbeskrivning och välja ut de teoretiska utgångspunkter som ligger till grund för ramverket. I ett nästa steg har arbetet med referensplatserna utförts. Här har huvudsyftet varit att undersöka vilka effekter andra orter uppmärksammat efter infört tågstopp. Detta har varit en viktig del i arbetet eftersom Veinge inte har tågstopp idag, och således kan inga effekter utläsas i dagsläget, utan idag finns endast framtidsförväntningar. Det tredje och sista steget i tillvägagångssättet har varit arbetet med Veingestudien, som bygger på olika metodformer som tillsammans bidragit till resultatet.

I metodarbetet har ett genomgående tema för referensplatserna och Veingestudien varit att utgå från historik, nutid och framtid. Syftet med temat har varit att sätta sig in i och förstå orterna utifrån olika kontexter. Det har varit nödvändigt att belysa den historiska kontexten för att förstå orternas framväxt och hur den offentliga miljön och fysiska strukturen har utformats, för att sedan skapa en förståelse för hur dagens orter upplevs och fungerar idag. Slutligen, har den framtida kontexten skildrat de visioner, mål och framtidsförväntningar som finns hos kommun och medborgare.

Jacobsen (2002) beskriver att det är av betydelse att utifrån ett kritiskt perspektiv granska sitt resultat i arbetet, och bedöma om

resultatet på något sätt kan ha påverkats av de metodval som gjorts. Trots att studien bygger på olika metodformer finns det en medvetenhet om att resultatet inte går att generalisera i för stor omfattning. Medvetna val har gjorts angående vilken information och vilket material som ska finnas med i arbetet, både vid inläsning av litteratur och kommunala plandokument, men också i intervjuerna och vid studiebesöket. De medvetna valen har inneburit att viss information inte har använts i arbetet.

Med hjälp av metoderna har ett resultat bringats fram som för arbetet är högst relevant. Dock kan jag som undersökare aldrig försäkra mig om att det material och den information som jag väljer att använda i studien är trovärdig. Sett till intervjuerna, så hade fler genomförda intervjuer gjort det enklare att generalisera svaren, men efter genomförda intervjuer konstaterades två saker. Dels upplevdes en mättnad, det gick att finna samband i respondenternas svar, och dels kompletterades intervjumaterialet med andra metodformer för att undersöka de frågor som inte gick att få svar på i intervjuerna. Sett till studiebesöken finns en medvetenhet om att två besökstillfällen inte är tillräckligt för att förstå en plats i sin helhet. Skulle den offentliga miljön studerats vid flera tillfällen hade det varit enklare att förstå orten och resultatet skulle kunna bidra med mer djupgående information. Eftersom det endast gjorts två besök har materialet använts på en mer övergripande nivå.

4. Teoretiska utgångspunkter

I följande kapitel presenteras arbetets teoretiska utgångspunkter. Kapitlet börjar med en begreppsredogörelse för: plats, regionförstoring och tillgänglighet. Därefter redogörs det för hur orternas roll ser ut i det lokala och regionala omlandet idag. Slutligen presenteras begreppet hållbar utveckling och hur hållbarhetsaspekterna förhåller sig till varandra.

I litteraturgenomgången är avsikten att läsaren ska få en begreppslig redogörelse för arbetets ramverk. Plats, regionförstoring, tillgänglighet och hållbar utveckling har varit genomgående begrepp i arbetet. Val av begrepp grundar sig i att de är relevanta för arbetets syfte och frågeställningar, och ska således kunna ge teoretiskt stöd i arbetet. Litteraturgenomgången ska också syfta till att kunna koppla ramverket till den verkliga kontexten.

4.1 Platsbegreppet

För att kunna prata i termer av platsidentitet måste det först klargöras vad en plats är och hur den kan används i olika sammanhang. Cresswell (2004) beskriver komplexiteten med ordet plats, vi använder ordet i olika sammanhang utan att riktigt reflektera över vad det egentligen betyder. Både Cresswell (2004) och Overgaard och Fischer Nielsen (u.å) menar att plats skiljer sig från termer som landskap och område, då ordet plats till skillnad från andra termer kan användas på olika sätt beroende på sammanhang. En plats bjuder in till fler tolkningsmöjligheter, vilket också skapar svårigheter i vad en plats egentligen är. Vad är det då som gör en plats till en plats? Cresswell (2004) beskriver att plats är ställen som

människor har en relation till, ett speciellt subjektivt band som människor gjort meningsfulla. Likaså skriver Relph (1976) att plats har en speciell innebörd som är skapad av människor. Relph redogör för hur plats skiljer sig från rummet genom att platsen innefattar en samling av vad människor har åstadkommit i form av attityder och tidigare erfarenheter. På så sätt kan inte en plats endast upplevas som självständig i sitt läge och utseende, en plats definieras alltid med hjälp av andra människor och deras personliga erfarenheter och hemkänsla till platsen.

“To be human is to live in a world that is filled with significant places: to be human is to have and to know your place” (Relph, 1976, s. 1).

4.1.1 Platsidentitet

Hur skapas då identiteten på platsen? Är det människorna på platsen, eller platsen i sig som är skapande? Relph (1976) beskriver att platser och människor har ett starkt band mellan varandra, ett förhållande som leder till ett speciellt kommunikationssätt. Relph skriver att *människor är sina platser och platserna är sina människor*. Likaså beskriver Cresswell (2004) att platsen behåller sin mening genom den nära kontakten med människor, det skapas ett *vi* som symboliserar platsens identitet. Den nära kontakten med människor menar Overgaard och Fischer Nielsen (u.å) inte är på förhand given, utan kontakten formas av historiska och nutida relationer mellan de som bor och verkar på platsen.

Dotte (2013) redogör i sitt föredrag att alla platser har en identitet, oavsett om identiteten är positiv eller negativ så finns den alltid där. Dotte menar att ju fler känslor som stämmer överens, desto starkare blir platsens identitet. Vidare berättar Dotte (2013) också att kunskap blir viktigt i förståelsen om en plats identitet, var, hur och vem är det som har format och formar identiteten på platsen? För att förstå en plats identitet måste de som vill förändra och bygga platserna ha djupare kunskap om detta. Planerare och samhällsbyggare måste nå förståelsen och känslorna på platsen för att också kunna nå identiteten. Även Uppman (2013) redogör i sitt föredrag om plats och identitet och hur de ständigt kopplas till varandra. Uppman menar att identitetsbyggande handlar om att skapa attraktion, platsers problem kan inte lösas utan att människor upplever trivsel på platsen.

Men hur har platsidentiteten utvecklats i förhållande till samhällsutvecklingen? Overgaard och Fischer Nielsen (u.å) menar att dagens identitet påverkas av förhållanden bortom det lokala, förhållanden idag skiljer sig från det historiska, vilket också skapar nya bilder av våra platser och miljöer. Tidigare begränsade kommunikationsmöjligheter och småskaliga lokala samhällen med bykänsla, gjorde det förhållandevis lätt att tala om identitet. Idag upplevs samhället vara mer komplext - gränserna mot omvärlden har blivit flytande. Vi måste därför ställa oss frågan: *vilket inflytande får utomstående faktorer på en plats identitet, stärks den eller blir den svagare?*

4.1.2 En självmedveten platskänsla och platsanknytning

Människors vardagsliv skapar gemensamma normer och berättelser i hemmiljöerna. Dessa i sin tur påverkar känslor och attityder till orten, vilket vidare resulterar i en *självmedveten platskänsla*, en platskänsla av historiska förhållanden, upplevelser och minnen som knyter an till en specifik ort (Knox & Marston, 2016; Overgaard & Fischer Nielsen, u.å). När människor upplever den självmedvetna platskänslan, den speciella anknytningen till platsen, det är då menar Relph (1976) att människor upplever en säker punkt från vilken vi kan se ut på omlandet och orientera oss i världen. När människor upplever den platskänslan och platsanknytningen, det är då vi kan relatera till begreppet *platsidentitet*.

“To be inside a place is to belong to it and to identify with it, and the more profoundly inside you are the stronger is this identity with the place” (Relph, 1976, s.49).

Platsidentitet kan upplevas i olika grad beroende på vilken nivå av känsla och anknytning en människa har till platsen. Relph (1976) beskriver att nivåerna kan ändras över tid för varje människa, beroende på hur känslan och anknytningen för platsen utvecklas. Som utomstående person har man möjlighet att lära känna en plats på olika sätt och i olika grad. Beroende på engagemang, deltagande och inlevelse finns det möjligheter att komma människor närmare och förstå vilken betydelse platsen har för de som bor där. Samtidigt spelar de egna upplevelserna också en viktig roll, intryck från miljön i olika situationer påverkar och blir viktiga för hur man som

utomstående identifierar sig med platsen. Relph (1976) menar att olika inlevelse- och upplevelseperspektiv är viktiga och måste fungera i ett samspel, för att vi ska kunna förstå helheten i en plats identitet.

Bevarande av platsens befintliga värden

När vi pratar om en plats och dess värden belyser Relph (1976) vikten av att förstå varje plats som enskild och unik. Relph menar att det krävs en stark mänsklig koppling till den befintliga platsen, det fungerar inte att applicera samma generella lösning och samma färdiga koncept på alla platser. Vid generella lösningar och färdiga koncept uppnås inte målet - att skapa attraktiva, levande platser med stark gemenskap och lokal samhörighet. Precis som Relph (1976) belyser så menar Massey (2013) att ömsesidigt integrerande är viktigt på en plats, de sociala relationerna skapar platsen och är grundläggande för hur platsen utformas.

Hur arbetar vi för att nå den mänskliga kopplingen till platser? Overgaard och Fischer Nielsen (u.å) menar att mindre orter uppfattas och kännetecknas som stabila, trygga och med en känsla av gemenskap och sociala relationer. Orterna framställs som ett *andningshål* med lugnare tempo jämfört med städer som genomgår mycket snabbare förändringar. Men kännetecknas alla mindre orter på samma sätt eller ser det olika ut beroende på ortens lokala förutsättningar? Vid utveckling av lokala platser går det inte att generalisera, vi måste bevara platsens befintliga värden. Förändringar i det fysiska rummet och faktorer som inflyttning och nya sociala relationer kan påverka ortens identitet.

Relph (1976) poängterar att platser med stark platskänsla och unika värden inte skapas ur ett uppifrånperspektiv, det krävs ett lokalt arbete för att utveckla en plats som redan har viktiga värden och en lokalt förankrad platskänsla. Det finns anledning att tolka det förflutna för att få en förståelse av nutiden och få en känsla av vilka framtidsförväntningar det finns på en plats. I det lokala arbetet borde det framgå vem som bär ansvar att utveckla platsen, vem är det som ska göra en insats för orten? Deltagandet blir viktigt i processen för både de som bor och verkar på platsen, men också för planerare och samhällsbyggare. När det lokala deltagandet är stort, det är då vi har möjlighet att skapa en meningsfull plats utifrån platsens lokala förutsättningar.

4.2 Regionförstoring

“Idag vill nästan alla kommuner ”koppla upp sig” mot en större kommun. En sökning på ordet regionförstoring på Google ger 15 700 träffar och regionförstoring är ett uttalat regeringspolitiskt mål” (Prop. 2008/09:35).

När människor börjar förflytta sig över kommun- och länsgränser ändras förutsättningarna för olika områden och platser, inte bara på lokal nivå, utan även på mellankommunal, regional och nationell nivå. Människors vyer vidgas, vilket ger nya intryck, det sker en så kallad perspektivöppnare (Gossas, 2008; SKL, 2008). När de rumsliga gränserna inte nödvändigtvis behöver sammanfalla med de administrativa gränserna, när det lokala och nationella blir en gemensam utveckling, det är då den regionala utvecklingen påverkar både nedåt till det lokala, och uppåt till det nationella. Den regionala

utvecklingen blir en viktig komponent för helheten (Amin, 2004; Andersson, Ek & Molina, 2008).

Vidare menar Amin (2004) att de lokala och regionala relationerna i ett regionförstoringsperspektiv fungerar som en kraftkälla, en demokratisk energi som bidrar till att invånarna på en geografisk plats blir medvetna om vad som händer på andra geografiska platser, så kallat vardagens globala sammanhang. Det förefaller i en kommuns intresse vilka frågor som berörs lokalt, och vilka frågor som berörs regionalt. Beroende på planerings- och utvecklingsfråga kan det skilja sig, men det är alltid viktigt att förstå det lokala i ett större sammanhang, som en del i helheten.

Förut var det viktigt att avståndet mellan bostaden och arbetsplatsen vara relativt kort. Idag ser det annorlunda ut, andra faktorer spelar in och blir viktiga i val av bostadsort och arbetsplats. Den funktionella regionen har blivit större, människor har blivit allt mer mobila, vilket skapar nya förutsättningar och möjligheter. Till följd av dagens mobilitet har mångfalden expanderat i de lokala arbetsmarknadsregionerna, vilket i sin tur gör att näringslivet kan utgöras av olika verksamheter och flertalet andra yrken än tidigare. När buss- och tågförbindelser blir mer tillgängliga, när allt fler människor och företag får tillgång till varandra, när det finns möjlighet att bo på ett ställe och studera eller arbeta på ett annat, det är då regionförstoring skapas och blir användbar, regionförstoringen blir en del av samhällsnyttan. Men regionförstoringen syftar inte bara på resandet till och från arbetet, vi utökar också vår region i vårt övriga liv och rör oss över större geografiska ytor. Den

kommunöverskridande pendlingen blir således en stark bidragande faktor till regionförstoringen och förbättrade kommunikationer bidrar i sin tur till tillväxt för kommunerna och välbefinnande för människor (Boverket, 2006; Andersson et al, 2008; Gossas, 2008; Johansson, Klaesson & Bjerke, 2006; SKL, 2008).

Frågor av regionalt intresse blir viktiga frågor i kommunal planering. Därför krävs det en nära samverkan mellan beslutsorgan på olika nivåer i större frågor som påverkar mer än den enskilda kommunen (Gossas, 2008). Allen och Cochrane (2007) belyser det ömsesidiga beroendet mellan högst beslutande organ, organisationer och myndigheter. De menar att komplexa planeringsfrågor som infrastruktur kräver ett gemensamt arbete, flernivåstyre skapar ett ömsesidigt beroende av varandra när det planeras för utveckling på lokal och regional nivå.

4.2.1 Våra resmönster ser annorlunda ut idag

En vanligt förekommande planeringsfråga, som är av både lokalt och regionalt intresse är infrastruktur. Frågan är central av många olika anledningar, för det första bidrar infrastrukturen till effektivare pendlingsmöjligheter, för det andra öppnar infrastrukturen upp för nya möjligheter på boende- och arbetsmarknaden, vilket i sin tur skapar många fler valmöjligheter för människor (Gossas, 2008; Westholm et al, 2008).

Under första halvan av 1900-talet såg våra resmönster annorlunda ut, vi reste i genomsnitt tre kilometer per dygn. När

pendlingsmöjligheterna effektiviseras minskar tidsavståndet, vilket har bidragit till att människor idag rör sig i snitt cirka 30 kilometer per dygn (Boverket, 2006). Johansson et al, (2006) beskriver att människors smärtgräns ligger någonstans runt 50 minuters restid i en riktning. När resan blir längre än 50 minuter minskar attraktiviteten avsevärt. Att försöka korta ner restiderna är därför något både kommuner och invånare kan tjäna mycket på.

Det faktiska avståndet i kilometer går inte att påverka, därför blir effektivisering och tillgänglighet två viktiga aspekter i planeringsarbetet. I samband med förbättrade kommunikationer, däribland ombyggnad av järnvägar, så öppnas möjligheten upp till att öka resans faktiska avstånd, men fortfarande resa på samma tid. De nya möjligheterna bidrar till att det faktiska avståndet inte blir lika intressant längre, idag är det istället tidsavståndet som är det vi mäter och jämför med. Tidsavståndet skapar förtätning, vilket ger tydliga positiva effekter på omlandet (Boverket 2006; Johansson et al, 2006). Hur snabbt kan vi ta oss fram mellan de lokala och regionala bostads- och arbetsmarknadsregionerna, och vad innebär det för mindre orters utvecklingsmöjligheter?

4.2.2 Skapar regionförstoring positiv utveckling?

I rapporten 'Pendlare utan gränser?' redogör Sveriges Kommuner och Landsting (2008) (benämns i fortsättningen som SKL) för olika faktorer som påverkar en människas val av ut- och inpendling mellan kommuner. Innan pendling till och från arbete blev människors vardag sågs pendling som ett svaghetstecken, man menade att

kommunen inte kunde vara självförsörjande på arbetskraft när kommunen hade en hög inpendling, och när utpendlingen var hög ansågs det gå dåligt för kommunens företag. Men idag är en av de vanligaste anledningar till pendling mellan kommuner val av boendeort och val av arbetsplats. Idag är det mer vanligt att människor väljer att bo på en ort och arbeta på en annan, det faktiska avståndet är inte ett hinder på samma sätt som det var förut. I rapporten kallar SKL det för *en folkrörelse som ökar*, boendeorten väljs utifrån andra aspekter än närhet till arbete.

En annan viktig faktor som regionförstoringen för med sig är regionens ökade attraktivitet. Varje enskild individ får möjlighet till ökade arbetsmöjligheter i en större arbetsmarknadsregion, kulturutbudet blir bättre och den lokala och regionala regionen förstärks. Andra viktiga faktorer är också den geografiska storleken, befolkningstätheten och hur lönenivåer och boendepriiser förhåller sig till varandra i närliggande kommuner (SKL, 2008).

4.2.3 Mental regionförstoring

“En pendlare har alltid en strategi för att ta sig mellan hem och arbete.

Strategin sitter i ryggmärgen och planeringen sker ofta omedvetet och utan större energiåtgång” (Christina Thulin, utredare, i SKL, 2008, s. 47).

Vid samtal om regionförstoring blir det ofta ett samtal om fysiska avgränsningar, eftersom det är svårare att avgränsa något mentalt. Det pratas i termer av pendlingsströmmar över gränser, sysselsättning och tillväxt, men vad betyder egentligen

regionförstoringen för människor? Idag kan människor förflytta sig in, i och ur olika fysiska rum och platser som är utspridda över större områden. Kommunikationsmöjligheterna skapar regionförstoring, och regionförstoringen skapar nya möjligheter för människor, den tidigare avgränsade lokala miljön har vidgats både fysiskt och mentalt, tack vare globaliseringen och dagens moderna medier (SKL, 2008; Overgaard & Fischer Nielsen, u.å).

Sedan 1990-talet har regionförstoringen varit svaret på många kommuners problem med minskad befolkning och svaga arbetsmarknader. Detta har i sin tur öppnat upp möjligheten till pendling för människor. Men vilken inställning har människorna i dessa kommuner till att pendla? Val av boendeort kan medföra arbetspendling, och vice versa. Ibland kan valen medföra långa pendlingstider, vilket i sin tur medför att människor offrar mycket av sin fritid till att pendla (SKL, 2008). Viktiga frågor att ställa sig är: *hur mycket betyder boendeorten för en person? vad är det som håller personen kvar i orten?*

Den tätortsnära landsbygden lockar allt fler människor, men som SKL (2008) uttrycker det, så måste det finnas något att pendla till. När boendepriiserna i storstadsregionerna ökar, blir konsekvenserna att människor måste bosätta sig utanför städerna. Detta har dock skapat en *win-win situation* för städerna och omgivande kranskommuner. Allt fler bosätter sig i omkringliggande kommuner, vilket ger en vinst i form av skatteunderlag för de mindre kommunerna. Samtidigt blir det allt fler som arbetspendlar från de

mindre kommunerna till städerna, vilket ger en vinst för städerna i form av arbetskraft.

4.2.4 En väg leder åt båda håll

“Genom att satsa på en väg åt ett håll, betyder det också att det blir enklare att åka därifrån” (Lars Westin, professor i regionalekonomi, Umeå universitet, i Tillväxtanalys, 2011, s. 24).

När det börjar planeras för ny infrastruktur och nya kommunikationer måste kommunen ställa sig frågan: vilken plats vill vi ha på en större geografisk marknad? SKL (2008) belyser hur viktigt det är att inte se infrastrukturen som en lösning på kommunens utveckling, infrastrukturen ger bara förutsättningar för att lösa andra faktorer. Med alla möjligheter som skapas i regionförstoringen ökar också kraven, på både lokal och regional nivå måste det finnas en idé om vad som ska uppnås i kommunen. Därför ska en tydlig vision och tydliga utvecklingsstrategier sättas upp för att kommunen ska kunna nå uppsatta lokala och regionala utvecklingsmål.

Men går det att beräkna värdet på regionförstoring? Vilka faktiska värden skapar regionförstoringen på lokal nivå? Johansson et al, (2006) menar att faktorer som *tillgänglighet* och *tillväxt* kan skapa viktiga samband som bidrar till den positiva regionförstoringen.

4.3 Tillgänglighet

Vad är tillgänglighet och för vem? Upplevs tillgängligheten i olika grad beroende på vem vi frågar? Vid frågor som avser människors möjlighet till fysisk förflyttning från en startpunkt till en målpunkt blir geografisk tillgänglighet central. Johansson et al, (2006) beskriver tillgänglighet som möjlighet till interaktion, när antalet boende ökar och tidsavstånden minskar, då ökar tillgängligheten. Detta kan beskrivas utifrån två faktorer: hur många som bor i ett visst område och i omkringliggande områden, samt hur tidsavstånden ser ut inom ett område och till de omkringliggande områdena.

När geografisk tillgänglighet kopplas till frågor som rör transportsystemet blir det en fråga om hur tillgängligt transportsystemet upplevs för människor. Det handlar om att det ska vara enkelt för människor att överbrygga avstånd och nå sina målpunkter, men för att kunna göra detta är en avgörande faktor att transportnätverket och kommunikationerna är lokaliserade på väsentliga platser. Tillgängligheten kan förklaras som slutprodukten av transportsystemet, där mobiliteten är ett medel för att skapa tillgängligheten. Tillsammans bidrar de till att människor upplever det som enkelt att använda transportsystemet (Johansson et al, 2006). Tillgängligheten kan vidare definieras enligt följande: *“den lätthet med vilken utbud och aktiviteter i samhället kan nås, varvid såväl medborgarnas som näringslivets och offentliga organisationers behov avses”* (Vägverket, 2008, s. 14).

Handy och Niemeier (1997) redogör för hur tillgängligheten är en produkt av både samhällsstrukturen och transportsystemets utformning. Med detta menar författarna att det ska finnas en lätthet i att nå olika destinationer, samtidigt som kvaliteten och karaktären på destinationen påverkar. Likaså påverkar utbudet, ju större utbud av olika slags färdmedel, desto större blir tillgängligheten för människor. Men viktigt att belysa är att tillgängligheten hos människor är individuell, hur utbudet värderas är olika, faktorer som önskemål och vilja varierar.

Sett till platser attraktivitet blir värdet av olika möjligheter centralt. Platsens lokalisering och utbud påverkar attraktionen, vilket i sin tur påverkar människors val. En plats konkurrerar alltid med andra platser, det kan gälla arbetstillfällen och boendemöjligheter, men också utbudet av kommunikationer och kollektivtrafik, resval och avstånd (Cheng & Bertolini, 2013). Beroende på vad en människa söker blir en plats därför olika attraktiv i den enskildes ögon, därför är det alltid viktigt att veta vem det är vi planerar för och var tillgängligheten ska förbättras.

4.4 Orternas roll i det lokala och regionala omlandet

För att kunna prata om hur orterna fungerar i det lokala och regionala omlandet idag, krävs det först en kort historisk tillbakablick. Sedan en lång tid tillbaka har mindre orter benämnts som idylliserande lokalsamhällen som präglats av en kollektiv gemenskap och samhörighetskänslor, trygghet och stabilitet, och där sociala relationer skapas. Det påstås att identiteten i en ort skapas

enklare än i storstäder och är inte lika komplicerad, eftersom berättelsen från en lokal plats oftast finns kvar och tas in av andra utomstående utan reflektion. Orterna upplevdes som ett andningshål i samhället som genomgick snabba förändringsprocesser. Denna föreställning finns fortfarande och har levt kvar in i det senmoderna samhället (Overgaard & Fischer Nielsen, u.å). Boverket (2006, s. 13) beskriver hur *“vi måste slänga gamla bilder och kasta nya blickar”*, med detta menas att den bild av de svenska orterna som beskrivs ovan, många gånger är ofullständig och tidsmässigt föråldrad. Det är viktigt att ha i åtanke att en orts fysiska plats också är en urban organism, där det idag sker utbyten mellan människor och andra system i omlandet.

Hur mycket landsbygdens orter egentligen påverkas av dagens samhällsutveckling och de förändringar den medför vet vi fortfarande inte, men för att möta utvecklingen måste orterna likt större storstadsområden, ställa om sig och anpassa sig efter de förutsättningar som råder idag (Nilsson, 2011; Overgaard & Fischer Nielsen, u.å). Men kan alla orter anpassa sig efter dagens förutsättningar, och i vilken grad? Nilsson (2011) menar att orterna är långt ifrån funktionellt enhetliga, och förklarar att den ene ortens död, blir den andre ortens bröd. Med det menas att en ort exempelvis har en stark arbetsmarknad som sysselsätter mer än befolkningen i den egna orten, medan en annan ort kanske främst är en bostadsort där befolkningen har sin sysselsättning i det angränsande omlandet. Även Sanandaji (2013) poängterar vikten av att mindre orter måste se möjligheterna utifrån vad de lokala förutsättningarna för med sig, strategier som fungerar i den lokala

kontexten och klarar konkurrensen i ett större omland, bidrar till en hållbar utveckling i stort. Således kan orter dra nytta av varandra genom utbyten, för att lättare passa in i den funktionella enheten.

Genom att en orts invånare förhåller sig till och drar nytta av omlandet, öppnar orten också upp sig för den rådande globaliseringen. Att öppna upp sig mot omlandet skapar möjligheter i form av ökad samverkan med andra platser, samt utvidgas sociala relationer till att inte bara begränsas lokalt till platsen. Den tidigare gemenskapen som kan ha funnits i en ort, påverkas när de sociala relationerna utvidgas, invånarna i orten ändrar sina levnadsmönster och känner inte sig lika bundna till en plats längre när det finns möjligheter till utbyte med omlandet i form av arbete, fritidsaktiviteter och kultur. Vid förändringsprocesser som dessa är det viktigt för orterna att inte halka efter i utvecklingen, det är av betydelse att orten hittar sin nisch och blir attraktiv utifrån vad den kan erbjuda, för att inte förlora invånare och kommersiell och samhällelig service (Boverket, 2006; Overgaard & Fischer Nielsen, u.å).

Att skapa sig en nisch och bli attraktiva på en global nivå innebär också att orten i sig måste acceptera en större öppenhet mot omvärlden. Med detta menar Overgaard och Fischer Nielsen (u.å) att den tidigare lokala identiteten formas i ett större fysiskt och mentalt rum, även om en del av den tidigare identiteten lever kvar kommer nya aktiviteter och nya gemenskaper skapas som också kommer att identifiera sig med orten. Den upplevda och identifierade identiteten

och attraktiviteten på en plats är viktig mot omvärlden, *“man blir betraktad av andra som man visar upp sig”* (Boverket, 2006, s. 95).

4.4.1 Det geografiska lägets betydelse

Ser vi tillbaka på historien och hur mindre orter växt fram och etablerat sig, så har betydelsen av järnvägens uppkomst varit stor. Samhället placerades utifrån järnvägen och stationen, och i sin tur växte samhället upp med stationen som en viktig mål- och knutpunkt i orten. Järnvägsstationen blev en naturlig mötespunkt för människor där handel och utbyte gjordes, och det var även runt stationen som ortens centrala funktioner växte fram (Overgaard & Fischer Nielsen, u.å).

Hur stor roll spelar det geografiska läget för en ort idag? Sanandaji (2013) poängterar den obekväma sanningen som vi ofta gärna förtränger, att alla delar i landet inte har samma möjligheter till utveckling. Här blir många faktorer viktiga, såsom geografiskt läge, närhet till kusten, arbetsmöjligheter och samhällsservice, samt pendlingsavståndet från och till orten och större städer. Ortens lokala förutsättningar spelar alltså en stor roll när vi talar om potential till utveckling, med olika ursprung och olika karaktär är det stora skillnader i orternas utgångsläge (Boverket, 2006). Kan det geografiska läget spela en så viktig roll för orten? Boverket (2006) beskriver hur vissa orter växer i rekordfart, medan en del orter har hamnat efter i samhällsutvecklingen. Vad är det som gör att utvecklingen blir så ojämn bland orterna?

Tillgången till infrastruktur och kommunikationer har länge varit en viktig utgångspunkt som skapat positiv utveckling för orter. Tillgänglig infrastruktur skapar förutsättningar för invånare och näringsliv, det blir lättare att ta sig till och från orten. Sett till tillväxtpotentialen så har orter med närhet till storstadsregioner haft ett försprång gentemot andra orter, dessa orter har blivit en del i det funktionella systemet och fungerar som förorts- och pendlingsorter till attraktiva arbetsmarknads- och storstadsregioner. I samband med att infrastruktur och kommunikationer förbättras och utvecklas blir regionerna också större, allt fler orter räknas in i arbetsmarknads- och storstadsregionerna, eftersom resans tid minskar trots samma geografiska avstånd (Boverket, 2006). Trots positiv utveckling menar Boverket (2006) att det minskade avståndet i tid har påverkat orternas lokala samhällsservice, utbudet minskar allt eftersom service och handel koncentreras till att täcka större geografiska områden. Samhällsservice som staten tidigare drivit, exempelvis bank och postkontor har lagts ner och flyttats, vilket inte bara påverkat i form av minskad service, människor använde även platserna som mötesplatser, och således fungerade dem som både service, samt stabila och trygga garantier för invånarna. Boverket konstaterar att indragen service bidrar till att orter minskar i attraktivitet, vilket i sin tur kan påverka människors val att flytta.

Vad kan då mindre orter som inte har samma tillgång till arbetsmarknads- och storstadsregioner göra för att bibehålla ortens invånare och näringsliv, och samtidigt bli mer attraktiva i omlandet? Sanandaji (2013) redogör för hur mindre orter kan dra nytta av andra fördelar som inte storstadsregioner har. Mindre orter är geografiskt

placerade nära natur, och möjligheterna till att få tag i billiga tomtplatser för bostäder och industri, samt mark till jordbruk är betydligt enklare.

4.4.2 Civilsamhället utvecklar landsbygderna

För att överhuvudtaget tala om identitet på en fysisk plats krävs det att människor känner att de tillhör platsen. Tillsammans skapar människor en gemenskap genom olika sociala möten, möten som sker naturligt i vardagen utan någon speciell eftertanke. En sådan gemenskap kan leva kvar i flera generationer och sätta en prägel på orten, inte bara inom orten utan den kan också bli ett ansikte utåt till omgivningen (Boverket, 2006). Boverket (2006) menar att det är genom möten som invånarna kan bli delaktiga i utvecklingen och påverka i frågor som berör orten och dess omgivning. De som bor och verkar i orten, är också de som känner till orten bäst och vet vad som önskas. Därför är därför viktigt att civilsamhället blir en del av besluten för ortens utveckling, genom att delta i samtal och möten kan lokalbefolkningen vara med och påverka politikens innehåll, samt utformningen av offentliga beslut (SOU 2017:1).

Parlamentariska landsbygdskommittén (SOU 2017:1) framhåller i sin rapport att de svenska landsbygderna utgör ett rikt föreningsliv som på olika sätt är viktiga för bygderna och dess invånare. Engagerade invånare som tillsammans skapar och organiserar, ger inte bara ett rikt föreningsliv, utan medför också ett socialt kapital till den lokala orten. Föreningsliv hjälper till att bygga upp och skapa en identitet i

orten, och bidrar även till att det skapas mer liv och rörelse i bygden, vilket i sin tur bidrar till en mer hållbar samhällsutveckling för orten.

4.5 Hållbar utveckling

Hållbar utveckling började som ett helhetsbegrepp. Den vanligaste begreppsförklaringen kommer från Brundtlandkommissionen och följer: *“en hållbar utveckling är en utveckling som tillfredsställer dagens behov, utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov”* (WCED, 1987, s. 43). Begreppet är idag något mer nedskalat och kategoriserat i tre dimensioner, ekologisk (miljömässig), social och ekonomisk hållbarhet, vilket gör det enklare för människor och företag, politiska organ och organisationer, att arbeta med hållbarhet på såväl lokal och regional, som nationell och global nivå (Jordbruksverket, 2012; Boverket, 2015).

4.5.1 Att implementera hållbar utveckling i samhället

Bossel redogjorde 1999 (i Hedenfelt, 2013) att det ställs krav på samhället i takt med utvecklingen och de förändringar den medför. En förutsättning är att kunna hantera och anpassa sig efter förändringarna och på sikt skapa ett hållbart samhälle. I ‘Femton hinder för hållbar stadsutveckling’ (Delegationen för hållbara städer, 2012) benämns faktorer som hög livskvalitet, attraktiva miljöer för både invånare och företag, turister och besökare, samt miljöer som är fungerande både idag och på lång sikt. Målet är att en rad olika insatser tillsammans ska utgöra en nationell arena för hållbar stadsutveckling, men för att insatserna ska kunna appliceras krävs

olika perspektiv och olika kompetensområden, något som Hedenfelt (2013) också beskriver som en viktig förutsättning i hållbarhetsarbetet. Cox et al, redogjorde 2002 (i Hedenfelt, 2013) även vikten av att samverkansarbetet sker både uppifrån och underifrån, med detta menas att hållbarhetsarbete kräver både arbete på global och nationell nivå i form av lagstiftning, men också en förståelse och ett engagemang på regional och lokal nivå från företag, organisationer och medborgare. Tillsammans skapar engagemanget från olika nivåer, perspektiv och kompetensområden en samverkan mellan förbättrad miljö, ekonomisk tillväxt och social gemenskap, samt öppnar upp för möjligheter till att genomföra helhetslösningar (Delegationen för hållbara städer, 2012).

4.5.2 Olika platser - olika förutsättningar

Hållbar utveckling och hållbar stadsutveckling är båda mångfacetterade begrepp, vilket innebär att beroende på sammanhang och plats där begreppen appliceras, kan innebörden variera. Begreppets vaga betydelse skapar spänningar mellan olika samhällsgruppers syn på vad hållbarhet innebär i olika situationer (Maclaren i Hedenfelt, 2013; Parker, 2014). Parker (2014) menar att eftersom alla platser i den offentliga miljön är olika utformade och används på olika sätt, så formas platser också olika beroende på vem som använder dem och vem som har möjlighet att använda dem. Maclaren (i Hedenfelt, 2013) menar att det är ohållbart att arbeta efter visionen att 'alla platser är i behov av lika utveckling'. Istället skapar begreppet möjligheten att arbeta med hållbar stadsutveckling utifrån vilka förutsättningar det finns på platsen, och följaktligen

arbeta med ambitionen att anpassa *begreppet utifrån platsen och inte platsen utifrån begreppet*.

Är hållbar stadsutveckling en subjektiv bedömning? Dempsey, Bramley, Power och Brown (2009) redogör för Europeiska unionens utpekade sociala hållbarhetsaspekter. Däribland nämns inkluderande, trygghet och en känsla av gemenskap och social kontakt mellan invånare i den offentliga miljön. De sociala hållbarhetsaspekterna ska bidra till att människor vill bo och verka på en plats, vilket i sin tur ger invånarna möjlighet till att skapa en samhörighetskänsla. Men hur främjas de sociala hållbarhetsaspekterna i det kommunala och regionala utvecklingsarbetet? En viktig förutsättning är att våga släppa på kontrollen och kombinera input från både medborgare och styrning, inkludera olika grupper och intressenter för att skapa en förståelse om vad som egentligen saknas och behövs på platsen. En förutsättning är därför att komma i kontakt med människorna som har anknytning till platsen, och undersöka vad som är socialt utmärkande i det lokala sammanhanget. Detta anses viktigt för att förstå olika grupper i kontexten och arbeta efter de preferenser och mål som finns på lokal nivå (Davidson, 2009; Beilin & Hunter, 2011; Hedenfelt, 2013).

5. Referensplatser

I följande kapitel presenteras de referensplatser som varit inspirerande exempel i arbetet, Floby i Falköpings kommun och Sösdala i Hässleholms kommun. Materialet består av kommunala plandokument och information erhållen via mailkorrespondens med Falköpings kommun och personlig kommunikation med Sösdala referensgrupp i Hässleholms kommun. Val av referensplatser har tagit utgångspunkt i att Floby och Sösdala tidigare varit stationssambällen och idag har tågstopp återinförts i orterna.

5.1 Varför referensplatser?

Syftet med att använda referensplatser har varit att inspireras av andra kommuner och hur de har arbetat med mindre orters utveckling i samband med en stationsetablering. Genom att studera orterna utifrån tidsperspektiven historiskt, nutid och framtid har målet varit att studera hur orternas platskänsla och identitet har påverkats och förändrats efter återinfört tågstopp. Referensplatserna blir en del av undersökningen för att kunna sätta Veinge i ett framtidsperspektiv, då Veinge ännu inte fått tillbaka tågstopp.

Arbetet med Floby och Sösdala tar utgång i den historiska kontexten. Historiskt ges en bakgrundsbeskrivning av hur orterna växt fram till de stationssambällen orterna är idag. Därefter fördjupar sig arbetet i den nutida kontexten, där det undersöks vilka effekter stationsetableringen har medfört i orterna, för att sedan studera vilka framtida möjligheter det finns till lokal och regional utveckling.

Nedan presenteras viktiga frågor som varit betydande i arbetet med referensplatserna:

- Vilken karaktär har präglat orten historiskt?
- Hur påverkade stationsnedläggningen orten?
- Har det funnits något utmärkande i orten som drivit orten framåt?
- Vilka är ortens starka respektive svaga sidor?
- Vilken roll har det återinförda tågstoppet fått i orten?
- Hur tar man tillvara på den potential tillgången till stationen ger?
 - Lokalt och regionalt
- Har andra utvecklingsstrategier tagits fram i samband med återinfört tågstopp?
- Vilka möjliga effekter av stationsetableringen kan utläsas?
 - Positiva/negativa?

När mindre orter får tågstopp är förväntningarna på vad tågstationen ska skapa för effekter höga. Förväntningen är att den förbättrade kollektivtrafiken ska bidra till ett ökat resande, vilket i sin tur ger möjligheter till både in- och utpendling i orten, något som är speciellt önskvärt i orter med stagnerande befolkning (Trivector, 2014). Dock ställs frågan om en stationsetablering kan bidra till andra utvecklingsmöjligheter för orten? I samband med en stationsetablering är det från kommunens sida önskvärt att orten ska

bli mer attraktiv att bo i, vilket i sin tur ska locka både nya invånare och fler investerare, vilka ger en positiv utveckling för orten (Trivector, 2014).

Hur har Floby och Sösdalas utvecklats genom åren, vilka effekter kan utläsas av stationsetableringen i orterna? Nedan introduceras och redogörs det för arbetet med referensplatserna.

5.2 Floby i Falköpings kommun

Serviceorten Floby i Falköpings kommun, Västra Götalands län, är en av kommunens största tätorter med cirka 1550 invånare. Ortens geografiska läge ger en närhet på 15 km till centralorten Falköping, samt ett avstånd på 50-100 km till städerna Jönköping, Skövde och Göteborg (Trivector, 2014).



Karta 1. Floby i förhållande till Västra Götalands län.



Karta 2. Floby i förhållande till Falköpings kommun

5.2.1 Floby i en historisk kontext

Floby var länge en egen kommun och har i samband med att Västra Stambanan öppnades 1858 en historia som ett *stationssambälle*. Trots att järnvägen var belägen i norra Floby, expanderade samhället till största del söderut (Falköpings kommun, 2009; Trivector, 2014).

Floby har präglats av en stark industri. Under 1950-talet etablerade Volvo Personvagnar AB en framgångsrik anläggning vilket har bidragit till en positiv utveckling för orten. Floby har förutom Volvo varit en tämligen attraktiv handelsort med allt från jordbruksrelaterad verksamhet till färg- och järnhandel (Bigsten, personlig kommunikation). Sedan 1974 ingår Floby i Falköpings kommun. Det var under samma tidpunkt som tågstationen lades ned i orten. Nedläggningen fick stora konsekvenser och den starka positiva utvecklingen som präglat orten stannade av och samhället började sakta att stagnera. Kommunala funktioner centraliserades, servicen minskade och befolkningen stagnerande (Falköpings kommun, 2008; 2009; Trivector, 2014).

Under 1990-talet startade kommunen ett aktivt arbete med att återigen öppna Flobys tågstation. Kommunen såg det tidigare tågstoppet som en bidragande faktor till Flobys utveckling och en tågstation i orten skulle möjliggöra en rad fördelar för Floby som bostadsort och möjligheter till en större arbetsmarknad. Falköpings kommun, samt även Västtrafik har genomfört utredningar för att undersöka och styrka argumenten om en tågstation i Floby skulle gynna samhället i stort. Åtta till tio års utredningsarbete och påtryckningar från kommunalt håll ledde fram till ett positivt besked för både kommunen och Flobyborna, stationen skulle återigen öppnas upp, trots att Västtrafiks utredningar visade på att stationen inte skulle gynnas på sikt. 2003 återfick Floby tågförbindelse och tågstationen blev en hållplats för de regionala tågen (Trivector, 2014).

5.2.2 Floby idag - stationssamhället efter återinfört tågstopp

Floby präglas idag av den typiska *“stationssamhälle- och serviceortsandan”*. Trots att handeln under de senaste decennierna minskat rejält (Bigsten, personlig kommunikation), har orten en bred samhällsservice med både förskola och skola, äldreboende, livsmedelsaffär, vårdcentral och tandvård, bankkontor, idrottshall, ridhus, friluftsbad etc. Orten präglas fortfarande av en stark industri och en lokal arbetsmarknad med företag som tidigt etablerade Volvo Personvagnar AB, Autokaross, Rescue System och Tidqvist Maskin AB. De större företagen har skapat många arbetstillfällen i förhållande till Flobys storlek och sysselsätter idag 680 personer, vilket i sin tur har medfört hög inpendling under dagtid och har följaktligen format reseutbudet till vad det är idag (Falköpings kommun, 2008; Trivector, 2014; Selnes, 2016).

Men trots en hög inpendling är reseutbudet svagt, tågavgångarna till och från orten är förhållandevis få, vilket delvis beror på Flobys geografiska avstånd till tillväxtmotorn Göteborg. Floby saknar dessutom motorvägsförbindelse med Göteborg, vilket medför att bilresor blir långa. Reseutbudet påverkar givetvis boende i Floby, när avgångarna koncentreras till vardagar och dagtid, blir också tågets tillgänglighet främst arbetsrelaterad (Selnes, 2016). Trots ett svagt reseutbud har kommunen konstaterat att tågstationen varit till god nytta för både kommunen och Floby sett över perioden. Resandet har successivt ökat efter stationsetableringen och har gynnat både Flobyborna med ökade utpendlingsmöjligheter, men också ortens

företag i form av inpendlingsmöjligheter (Bigsten, personlig kommunikation).

Floby karaktäriseras idag också som ett utpräglat villasamhälle. I orten finns tillgång till lediga tomter för både nya bostäder och verksamheter. Men när det planerades för ett återinfört tågstopp saknades en tydlig kommunal utvecklingsstrategi för orten, hur kommunen planerade att investera i Floby som stationssamhälle framgick inte. Det var först fem år senare, i översiktsplanen för 2008 som stationsområdet och en viss utveckling uppmärksammades. I översiktsplanen beskrivs det att Floby ska ges möjlighet till utveckling i form av fler bostäder för att kunna behålla och utöka underlaget för pendeltågstrafiken och annan lokal samhällsservice (Falköpings kommun, 2008; Selnes, 2016). Även i kommunens gestaltungsprogram för Floby och Stenstorp (2009) uppmärksammar och konstaterar kommunen Flobys utvecklingsmöjligheter. Kommunen betonar speciellt Floby centrum och järnvägsspåret - samhällets ryggrad. Leif Bigsten, kommunstrateg på Falköpings kommun beskriver dagens situation enligt följande: *“sett i backspegeln: borde mer tydligt kopplat samhällsutvecklingsinsatser direkt till investeringen i tågstopp. Kommunens tro var att detta skulle lösa sig själv, men så har det, de facto, inte riktigt blivit”* (Bigsten, personlig kommunikation).

Vilka effekter har tågstoppet medfört?

Sett under perioden sedan tågstoppet återinfördes 2003 så har befolkningsantalet i Floby inte minskat, men det har inte heller skett någon befolkningsutveckling, utan orten har varit stabil med ca 1500

invånare. Selnes (2016) har i sin undersökning genomfört intervjuer med boende i Floby, där syftet har varit att undersöka *stationers roll för mindre orter och dess omland* (i fortsättningen när det syftar på respondenterna syftar det till, och refereras till Selnes studie). Respondenterna som pendlar med tåget upplever Floby stationsområde som positivt för orten, men hur området kring stationen och orten i stort skulle kunna utvecklas har inte respondenterna lagt mycket vikt vid, både tågpendlarna och övriga respondenter i orten intar en neutral ställning. När ny bebyggelse berörs i samtalen är Flobyborna tvivelaktiga och menar att utvecklingsstrategier för Floby borde tas fram utifrån vad som anses *realistiskt* för orten i förhållande till dagens situation (Selnes, 2016).

När frågan om vad som utmärker Floby ställdes till Leif Bigsten på kommunen beskrev han orten med orden *närhet* och *lojalitet*. Floby har idag en aktiv samhällsförening och en aktiv idrottsförening, vilka bidrar till en upplevd gemenskap i orten. Sett till respondenternas svar så är värdet av gemenskap stort, man betonar fördelen med lokalt engagemang och uppskattar ortens föreningar med tillhörande aktiviteter. Vidare finns det en stark koppling mellan aktivitetsmönster och värden i Flobys närmsta omland, respondenterna ville ha en närhet till naturen och det har Flobys storlek gett möjlighet till (Selnes, 2016). Dock betonar Bigsten (personlig kommunikation) att som i många andra orter påverkas den lokala gemenskapen av tågstopp, arbetspendlingen ökar och de lokala förutsättningarna förändras.

En stationsetablering kan ge effekten av ett dämpat samband mellan arbetsmarknadens koncentration och befolkningens bosättningsmönster. Med detta menas att upplevelsen av det faktiska avståndet mellan två orter minskar genom en stationsetablering, restiden med tåg är kortare och då upplevs det faktiska avståndet också som kortare. Floby är ett centralt exempel på detta samband, eftersom det faktiska avståndet till Göteborg är relativt långt har det återinförda tågstoppet skapat nya möjligheter och motiv i val av boendeort. Kommunikationen med tåg till Göteborg är inte bara en länk på räls, utan ger också en upplevd tidsmässig närhet som gör tåget både attraktivt och tidseffektivt, men också andra fördelar som god komfort och avkoppling (Selnes, 2016).

Sett till vad Falköpings kommun ville se för effekter med stationsetableringen, så var målet att skapa bättre möjligheter till att rekrytera personal till ortens företag, detta genom att kunna erbjuda tågpendling till och från Floby. Kommunen såg också möjligheter till ökad inflyttning och minskad utflyttning. Effekten av dessa aspekter skulle vara att förnya och ge ny kraft åt orten (Bigsten, personlig kommunikation). Men hur tog kommunen tillvara på potentialen tågstoppet gav Floby? Bigsten beskriver det enligt följande: *“det var ju det vi inte gjort tillräckligt bra, det är detta som är vår lärdom. Det räcker inte bara med ett tågstopp”*.

Vilka faktorer har varit viktiga i val av bostadsort?

Selnes (2016) poängterar hur Flobys stationsområde skapar en positiv tillgänglighet för Flobyborna, tåget ger ett centralt beläget resealternativ. Men samtidigt som tillgängligheten ökar, minskar

också optimismen kring att skapa lokal utveckling. Idag består stationsområdet av parkering, slitna hus och grushögar. Få respondenter är emot att Floby växer, men många ser hellre en restaurering av den befintliga bebyggelsen än nybyggnation i orten, man menar att det är viktigt att förhålla sig realistisk till ortens förutsättningar.

Många respondenter påpekar att det är för få tågavgångar på helgerna, det låga utbudet medför att Flobybornas helaktiviteter istället koncentreras till orten och dess omland. Vid aktiviteter utanför orten sker dessa i samband med arbetet, något som påpekas som en nackdel med att bo i Floby, friheten begränsas av låg turtäthet (Selnes, 2016).

En annan viktig faktor i val av bostadsort som kan kopplas till det återinförda tågstoppet har varit Flobys fördelaktiga huspriser och hushållets ekonomiska begränsningar. Tågstoppet har skapat en regional tillgänglighet och möjligheten för människor att bo på en plats och arbeta på en annan. Att bosätta sig utanför storstadsregionerna är ett billigare alternativ, och med bostadsvalet följer andra faktorer som att ortens storlek ger karaktärsdrag och ett unikt värde för barnens uppväxtmiljö. *Kommunikationsmässiga* och *ekonomiska* faktorer har alltså varit viktiga förutsättningar i beslutet att bosätta sig i Floby (Selnes, 2016).

Sett till det lokala deltagandet i Floby så menar en del respondenter att det ligger lite i ens egna händer att ta ansvar och vara aktiv i samhället, ett personligt ansvar som inflyttad till en ort att integrera

sig själv och integrera med andra. Att vara lokalt aktiv skapar ett socialt värde, en småskalighet som bidrar till en hållbar samhällsstruktur. Med lokalt engagemang bland boende i Floby, tillsammans med andra nämnda faktorer, menar man att det finns möjlighet till ett alternativt sätt att bo i förhållande till större städer (Selnes, 2016).

Flobys lokala karaktär

Trots att Floby inte alltid har haft tågstopp har orten behållit karaktären av ett traditionellt *stationssambälle* (Falköpings kommun, 2008). Selnes (2016) resultat visar på att ortens identitet inte påverkats avsevärt av stationsetableringen, det som främst utmärker sig är att ortens befolkning reser mer i regionen.

Sett till Flobys utvecklingsmöjligheter så menar Flobyborna att kommunen bör satsa på att profilera boendemiljöer utifrån ortens lokala karaktärsdrag och styrkor, *lantlighet* och *naturanknutna aktiviteter*, istället för att framföra tågets pendlingstid till Göteborg som en konkurrensfördel. Flobyborna är positiva eller neutrala till att orten växer, en utveckling med blandade boendeformer är önskvärt för att kunna tillgodose behovet hos både unga och äldre. Dock poängteras det att ny bebyggelse ska motsvara dagens bebyggelsekaraktär som präglar Floby.

5.2.3 Framtida Floby i det lokala och regionala omlandet

I kommunens översiktsplan (2008) framgår det att en utbyggd kollektivtrafik skapar nya möjligheter i form av en större

arbetsmarknad. Kommunen är stor till ytan och serviceorter som Floby kräver således en väl fungerande landsbygdstrafik. Det framgår dessutom att kommunens huvudsakliga utbyggnad av både bostäder och verksamheter ska ske i bland annat Floby eftersom orten har en tågstation utmed Västra stambanan. Att ge Floby möjlighet till utveckling ger också möjligheter i att bibehålla och utöka antalet resor med pendeltågstrafik. En sådan satsning i orten skulle inte bara stärka underlaget för ortens samhällsservice, utan det skulle samtidigt underlätta för Flobys omland.

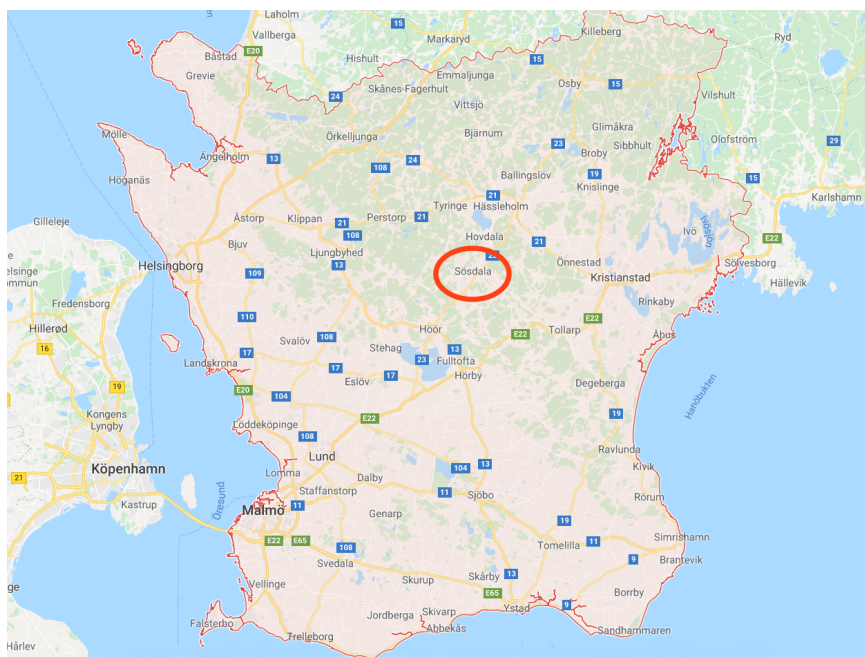
Gällande framtida utbyggnad så pekar både kommunen i översiktsplanen (2008) och resultatet i Selnes undersökning (2016) på att orten inte bör exploateras i utkanten av samhället, ny mark ska inte tas i anspråk utan istället bör en förtätning i Flobys centrala delar och runt stationsområdet prioriteras. Att bygga centralt skapar *tillgänglighet* och gång- och cykelavstånd till ortens samhällsservice och kommunikationer, vilket kommunen beskriver bör vara ledstjärnan vid expansion i orten (Falköpings kommun, 2008). Likaså menar respondenterna att Flobys och omlandets potential finns i det lantliga, när detta förenas med hållbara resor via centrala kommunikationer kan Flobyborna göra utbyte med omgivande orter och städer (Selnes, 2016).

Kan dessa utvecklingstankar skapa framtida Floby? Respondenterna ställer sig osäkra till nya bostäder på orten, förväntningarna är låga och ännu lägre på ett utökat serviceutbud, det beskrivs som än mer orealistiskt. Anledningen till Flobybornas osäkerhet är att de inte anser att intresseunderlaget är tillräckligt stort och därför är det inte

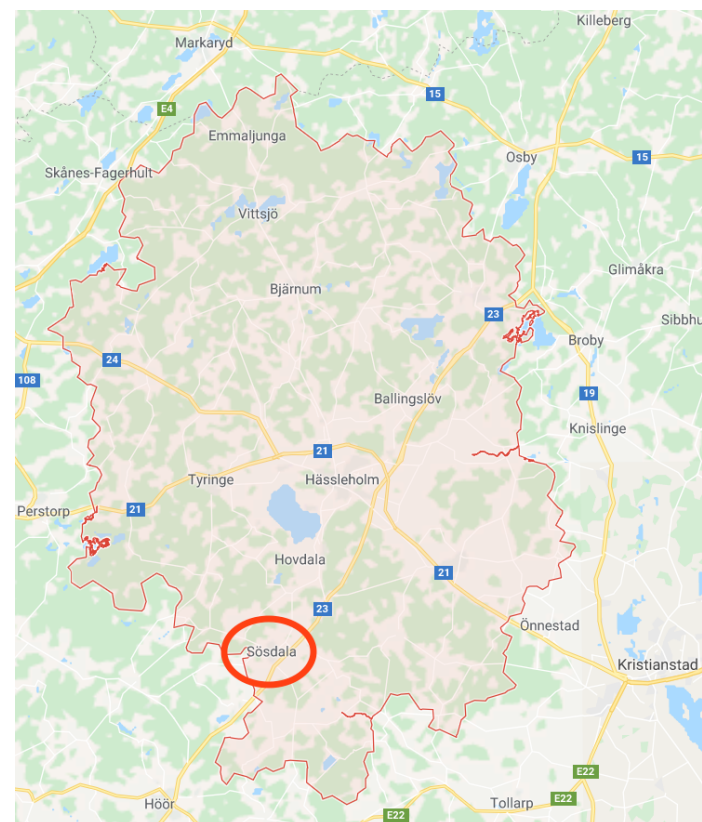
realistiskt att bygga nya boendemiljöer. Resultatet visar på att avståndet till tillväxtmotorn Göteborg påverkar synen på Flobys utvecklingspotential. Dock skapar det återinförda tågstoppet, nu i efterhand möjligheter i form av långsiktig planering och utveckling av framtida Floby. Stationsetableringen ger möjlighet till ekonomiska effekter och en växande befolkning, genom att erbjuda ett alternativ till storstäderna kan det skapas en balans mellan tillväxtmotorn och omlandet (Selnes, 2016).

5.3 Sösdala i Hässleholms kommun

Sösdala är en *industriort och ett stationssambälle* i Skånes mellanbygd, beläget i Hässleholms kommun med ett invånarantal på cirka 1700. Sösdala ligger cirka två mil söder om Hässleholm och har med sitt centrala läge en närhet till många av Skånes målpunkter och tillväxtmotorer (Hässleholms kommun, 2002).



Karta 3. Sösdala i förhållande till Skåne län.



Karta 4. Sösdala i förhållande till Hässleholms kommun.

5.3.1 Sösdala i en historisk kontext

Sösdala uppstod och utvecklades som ett tidstypiskt *stationssambälle* vid södra stambanan. Karaktären av stationssambälle har varit drivande i utvecklingen av ortens centrala delar och är därför även idag välbevarat och kulturhistoriskt intressant (Hässleholms

kommun, 2007). Innan Sösdala stationssamhälle uppstod låg Sösdalaorten ungefär en kilometer bort, men när tåget kom 1859 etablerades Sösdala stationssamhälle i anslutning till järnvägen. Etableringen medförde också att samhällsservice och affärer kom till orten, befolkningen ökade och kontaktytorna utvidgades, vilket gav mer liv åt orten. På denna tid var det vanligt att folk både bodde och arbetade i Sösdala. DUX och Sösdala torvförädling AB, var två stora företag på orten, industrin var stor under 1950-talet och arbetskraften kom till största del från orten (Sösdala referensgrupp, personlig kommunikation). Sösdala referensgrupp beskriver enligt följande: *“bricketttillverkningen kördes från torvfabriken utanför in till Sösdala och lastades på järnvägen. Järnvägen var nyckeln där man lastade över och tog det vidare ut i Europa”*.

Under 1970-talet drogs Sösdalas tågtrafik in och tågen slutade att gå. Nedläggningen av järnvägsstationen innebar inte bara försämrad kollektivtrafik och tillgänglighet till omlandet, utan påverkade även andra faktorer (Hässelholms kommun, 2002). Perioden efter nedläggningen var svår för bland annat Sösdalas företag Backers som tillverkade värmeelement, att rekrytera ny personal till orten. Personalen kom ofta från Malmö-Lundregionen, men med försämrad kommunikation till och från Sösdala svalnade intresset, bilpendling var inte lika aktuellt. Nedläggningen påverkade också på andra sätt, däribland intresset för att bygga bostäder i orten, det var inte lika attraktivt att bygga nytt i orten när kommunikationerna försämrades. Möjligheten till fritidsaktiviteter och kultur i städer som Lund, Höör och Hässelholm försvann, bussförbindelserna var koncentrerade till dagtid, under kvällar och helger var turtätheten

sämre. Kommunikationen påverkade också barnens val av skola, där det tidigare utbudet erbjudit både skola i Eslöv och Hässelholm. Försämrade kommunikationer medförde att majoriteten av barnen valde att pendla till Hässelholm eftersom det var närmare och bättre förbindelser än till Eslöv (Sösdala referensgrupp, personlig kommunikation).

Järnvägen som tidigare varit en tillgång för Sösdala blev istället en barriär som delade samhället i två delar. Detta i sin tur påverkade ortens befolkningsutveckling och antal arbetstillfällen som sakta började stagnera fram till 2000-talet (Hässelholms kommun, 2002).

I många år arbetade både Sösdalabor och Hässelholms kommun för att återinföra tågstopp på orten, man ansåg att Sösdala hade god utvecklingspotential till att bli en attraktiv ort i Skånes mellanbygd, både för arbetspendlare och barnfamiljer. Det fanns ett intresse hos familjer att flytta till orten, god miljö och låga fastighetspriser lockade, men dåvarande kommunikationer kylde ner folks intresse (Hässelholms kommun, 2002).

“Så länge inga tåg stannar är järnvägen bara en belastning för orten, med buller- och barriäreffekter” (Hässelholms kommun, 2002, s. 7).

Kommunen såg potential i att tågstoppet skulle generera en positiv befolkningsutveckling, som i sin tur skulle hjälpa både kommersiell service och butiker att fortleva. Med många lediga tomter för nybyggnation, var förhoppningen att efterfrågan skulle öka drastiskt om tågstoppet återetablerades. Tågstoppet var av vital betydelse, inte bara för kollektivtrafik utan för hela Sösdalas utveckling, *“Sösdala är*

ett prydligt samhälle, men det finns alltför många skönhetsfläckar” (Hässleholms kommun, 2002, s. 9). 2011 började tågen återigen rulla i Sösdala, en vitamininjektion för orten (Sydsvenskan, 2013).

5.3.2 Sösdala idag - stationssamhället efter återinfört tågstopp

Idag är Sösdala ett utpräglat *villasamhälle* och har tack vare stationsetableringen fått tillbaka sin *stationssamhälleanda*. Järnvägen delar fortfarande orten i två delar, där den västra delen är mest befolkad och rymmer i stort sett all kommunal och kommersiell service. Med tanke på den tidigare framväxta industrin i orten, med DUX och Backers i spetsen, har Sösdala blivit en typisk inpendlingsort som erbjuder cirka 800 arbetstillfällen. Orten kännetecknas också som många mindre tätorter av bland annat förskola och skola, butiker, banker, post, bibliotek, idrottsanläggningar och vårdcentral (Hässleholms kommun, 2002; 2007).

Pågatågen avgår idag dagligen till och från Sösdala, med avgångar både norrut mot Hässleholm och Kristianstad, och söderut mot Lund och Malmö (Hässleholms kommun, 2016). Sösdala referensgrupp (personlig kommunikation) beskriver införandet av tågstopp som positivt i sin helhet, men saknar snabba och täta pendlingsmöjligheter, vilket skulle ge ökad befolkning som i sin tur skulle ge bättre underlag till samhällsservice. Vidare beskriver referensgruppen kommunens försök i att locka folk till Sösdala, men dessvärre inte med någon större framgång. Man menar att

kommunen måste börja visa möjligheten tåget ger Sösdala - att endast ha 20 minuter till staden. Idag marknadsförs inte orten tillräckligt bra, man menar att kommunen nonchalerar byn och dess omland, vilket medför att ingen större inflyttning sker. För att folk ska vilja flytta till Sösdala måste kommunen trycka på, och marknadsföra Sösdalas möjligheter och styrkor (Sösdala referensgrupp, personlig kommunikation).

Vilka möjligheter och styrkor finns det då i orten, vad erbjuder Sösdala som inte städerna kan konkurrera med? När frågan om vilka positiva sidor Sösdala har ställdes till referensgruppen var det en enighet om två faktorer som värderas högt, närheten till naturen och omkringliggande Skåneleden, samt god service i form av utbildning, barnomsorg och vårdcentral, idrottsanläggningar, apotek och tandläkare (Sösdala referensgrupp, personlig kommunikation).

“Sösdala är fönstret mot söder med vacker natur” (Sösdala referensgrupp, personlig kommunikation).

Vilka effekter har det återinförda tågstoppet medfört?

Trots en etablerad tågstation upplevs ändå några svaga sidor med ortens utveckling. Företagandet och affärerna på orten har minskat, de båda bankerna Swedbank och Handelsbanken har lagts ner under åren. Orten har också många lediga tomter på detaljplanelagt område, men trots detta byggs det inget nytt. Man menar att en förutsättning för inflyttning är att det byggs för andra målgrupper än de redan etablerade, en mer blandad bebyggelse med både lägenheter, marklägenheter och flerfamiljshus, vilket i sin tur skulle

frigöra dagens villor i orten när invånare flyttar vidare till nytt boende. Situationen upplevs lite som 'hönan och ägget', byggs det inget så finns det inte tillräckligt med bostäder så att folk kan flytta in, och kommer det inget nytt folk så byggs det heller inget nytt. Problemet ligger i att ingen av dem kan ske utan den andra, och i Sösdalas fall handlar det om att man väntar på varandra (Sösdala referensgrupp, personlig kommunikation).

Trots att tågstoppet har medfört ett ökat resande så har inte etableringen genererat precis det kommunen och Sösdalaborna hoppades på. Inflyttningen är inte så hög som förväntat, men majoriteten som har flyttat in efter etableringen använder tåget till arbetspendling, folk ser möjligheten i att bo på orten och pendla till arbetet. Dock märks det ett ökat tryck på förskola och vårdcentral, och bostadspriserna har ökat en del, vilket innebär att ortens invånare blir fler (Sösdala referensgrupp, personlig kommunikation).

Sett till kollektivtrafikresandet till och från Sösdala så har det återinförda tågstoppet visat på en ökning i antalet resor, en positiv effekt för orten. Dock har det visat sig att de flesta som åker tåget bor nära stationen och nyttjar tåget med tanke på närheten. Folk som bor utanför Sösdala i omkringliggande kyrkbyar väljer i första hand fortfarande bilen, trots en bra pendlarparkering i anslutning till stationen. Man menar att det är 'lika bra' att köra hela sträckan från A till B, istället för att byta färdmedel till tåg inne i Sösdala. Gällande kollektivtrafikresandet så är det ett sämre utbud på komplement till tåget idag. När tåget kom tillbaka till orten minskade antalet bussavgångar och förbindelserna försämrades. Detta har medfört att

tåget blir det första alternativet vid kollektivtrafikspendling till och från Sösdala, men med låg turtäthet kvällar och helger begränsas Sösdalaborna. Referensgruppen beskriver situationen enligt följande: *"man tar inte tillvara på möjligheterna, man pratar om bilen som en dödssynd, man kan köra bil med gott samvete men man pratar alltid om att man ska åka på andra vis, då måste folk också bo inne i orterna för att det ska kunna ske"* (Sösdala referensgrupp, personlig kommunikation).

Den lokala karaktären

Sösdalas karaktär som *stationssambälle* har levt kvar genom åren, speciellt ortens centrala delar som har fått behålla stora delar av sin karaktär från ortens tidiga år. Hög prioritet ges åt att behålla den lokala karaktären vid nybyggnation och utveckling (Hässelholms kommun, 2007).

I samband med stationsetableringen har Sösdala också genomgått en utveckling, men hur har det påverkat ortens lokala karaktär? Sösdala referensgrupp menar att ortens storlek har bidragit till den lokala gemenskap som finns, många känner och lär känna varandra och det är också lätt att få hjälp med olika saker eftersom det lokala ger större kännedom om varandra. Orten har många och blandade former av föreningar, och är den ort i kommunen med tätast föreningsliv. Föreningarna har levt kvar under åren och bidrar även dessa till ett lokalt engagemang och samhörighet i orten. Men trots en upplevd gemenskap menar man att den upplevdes starkare under 50/60-talet. Det såg annorlunda ut förut, folk bodde och arbetade i byn vilket innebar att rörelsemönstret skiljde sig från dagens. Till skillnad från förut så är Sösdala till största del en boendeort idag, vilket innebär att

orten inte får samma liv och rörelse, detta i sin tur påverkar även den lokala servicen. Idag utträttar folk sina ärenden i samband med arbete på annan ort (Sösdala referensgrupp, personlig kommunikation).

5.3.3 Framtida Sösdala i det lokala och regionala omlandet

I kommunens fördjupade översiktsplan för Sösdala (2002) redogjordes det för tågets framtida betydelse, kommunen menade att tågstoppet inte bara skulle medföra ett ökat kollektivtrafikresande, utan skulle även spela en viktig roll för hela Sösdalas utveckling. Sett i backspegeln, nu när tågstoppet återigen finns i Sösdala, hur ser kommunen och Sösdalaborna på framtiden?

Vid frågan om hur referensgruppen önskar att Sösdala utvecklas i framtiden, menar man att orten ska fortsätta att vara en liten ort, men tillräckligt stor för att ge underlag till bra samhällsservice. Orten bör ha ett betydligt större utbud av den publika samhällsservicen. Men för att kunna ge ett bättre underlag krävs det att det blir fler invånare i orten, vilket i sin tur kräver ett bättre utbud av bostäder, inte bara flerfamiljshus för barnfamiljer, utan det är av stor vikt att också tänka på andra målgrupper. Äldre människor vill flytta vidare från sina villor till marklägenheter eller seniorboende, samt finns det en efterfrågan på hyreslägenheter från den yngre generationen som vill bo kvar i orten. Idag är det inte ett alternativ eftersom det inte finns tillräckligt med lägenheter i Sösdala (Sösdala referensgrupp, personlig kommunikation).

En annan viktig punkt som referensgruppen belyser är att Sösdala bör vara mer attraktivt i både Hässleholms kommun och utåt till omlandet. Med detta menas att det är av betydelse att lyfta ortens starka sidor och se potentialen till utveckling genom att marknadsföra Sösdala utifrån ortens lokala förutsättningar och vad som kan erbjudas. Ortens föreningsliv är starkt, men det kan också fyllas på med nya människor för att skapa en bredd och mångfald bland folket, ett bra flöde är en förutsättning. Vidare finns det anledning att trycka på de aspekter som faktiskt finns på orten idag, möjlighet till naturnära bostäder och goda kommunikationer både söderut och norrut, samt bra skola och barnomsorg, idrottsanläggningar och bibliotek, det är just dessa aspekter som värdesätts av Sösdalaborna (Sösdala referensgrupp, personlig kommunikation).

5.4 Vad tas med från referensplatserna?

Vad händer egentligen med en ort när en station etableras, vilka effekter ger det? En av de mest betydande anledningarna till att en kommun arbetar för en stationsetablering är att förbättra kommunikationerna, och därmed öka *tillgängligheten* för både boende i orten och omlandet. Att förbättra kommunikationerna innebär inte bara att boende får en större frihet i att pendla till och från orten, utan det öppnar också upp möjligheter för omlandet att pendla in till orten. En stationsetablering kan således bidra till *sambandet* mellan arbetsmarknad och befolkningens bosättningsmönster.

Resultatet visar att effekterna av en stationsetablering har genererat olika utfall i Floby och Sösdala. Hur kommunerna har planerat för orternas nya förutsättningar i samband med tågstoppet skiljer sig åt. Till skillnad från Falköpings kommun så har Hässleholms kommun i samband med tågstoppet tagit fram utvecklingsstrategier för framtida Sösdala. I Flobys fall hoppades kommunen snarare på att tågstoppet skulle generera effekter på egen hand, vilket inte blev fallet.

Oberoende av utvecklingsstrategierna visar tågstoppet en effekt av ökat antal kollektivtrafikåkande. Det faktiska avståndet upplevs kortare eftersom restiden minskar, vilket skapar möjligheter i att bo i mindre tätorter där huspriserna är lägre och där närheten till natur finns runt hörnet. Detta i sin tur bidrar till att boende i både Floby och Sösdala ges möjligheten att pendla längre sträckor till större städer för både arbete, utbildning och fritidsaktiviteter. Ett tågstopp får således en central roll i en orts utveckling och skapar nya möjligheter på både lokal och regional nivå, människor kan bo lokalt och får tillgång till ett större geografiskt omland. En fråga att ta med i vidare arbete: *bidrar ett utökat kollektivtrafikutbud till den tillgänglighet det planeras för?*

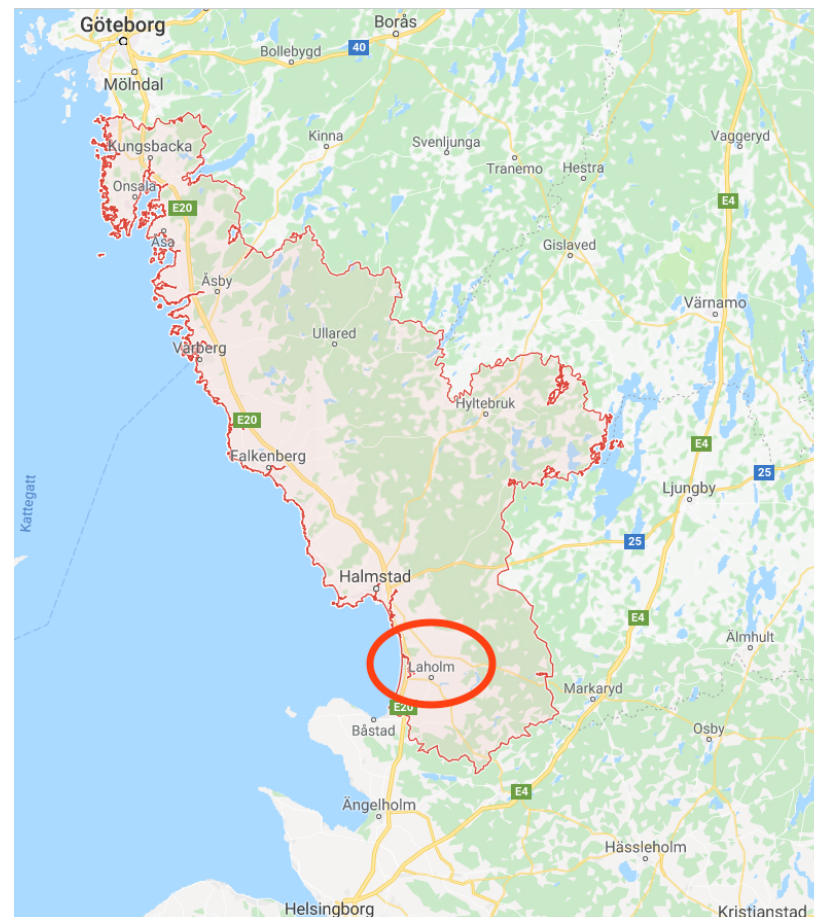
6. Veinge introduktion

I följande kapitel ges en introduktion till orten Veinge i Laholms kommun. Kapitlet följer samma struktur som kommunens utvecklingsprogram, vilket innebär att kapitlet är uppdelat i två delkapitel, Veinge 2017 och framtida Veinge 2035. Kapitlet inleds med en geografisk lokalisering och en Ortsbeskrivning av Veinge. Därefter redogörs det för Veinges framtida förutsättningar i samband med den åtgärdsvalsstudie Trafikverket tagit fram. Slutligen skildras Veinge i en framtida kontext där utvecklingsstrategi 2035 med kommunens långsiktiga ambitioner och viljeinriktningar presenteras.

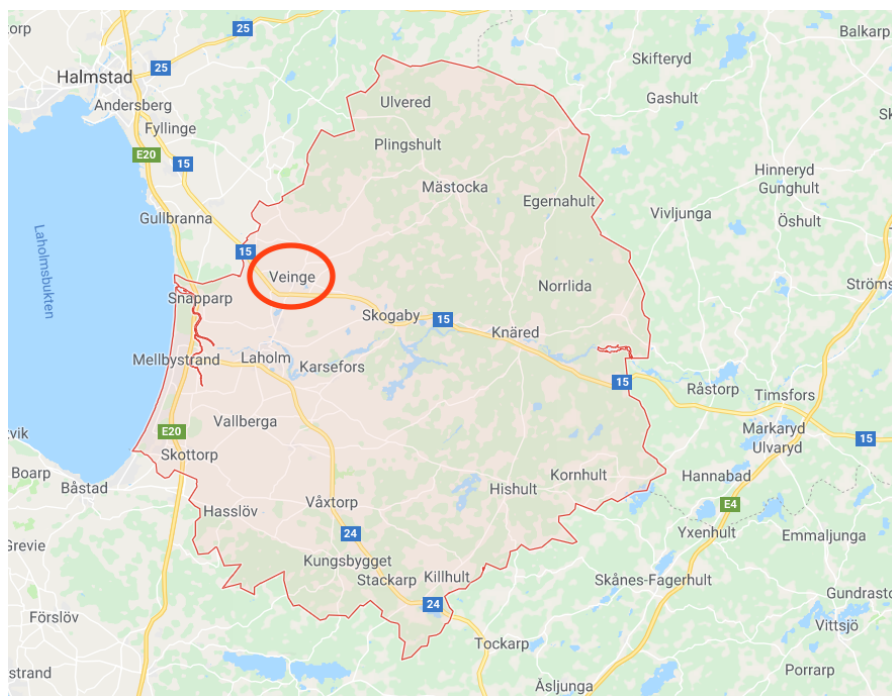
6.1 Veinge 2017

6.1.1 Geografisk lokalisering

Till en början utgjordes Veinge av det som idag heter Veinge kyrkby, cirka två kilometer från dagens Veinge. Veinge är ett tidigare *stationssambälle* och en *serviceort* i Laholms kommun i Hallands län (Laholms kommun 2017a; 2018). Med sitt unika läge har Veinge en närhet på cirka 6 km till Laholm, vilket ger möjlighet till cykelavstånd med goda cykelvägar (Laholms kommun, 2014). Ortens geografiska läge ger också en närhet till E4 och E6 som tar en till städer som Halmstad 20 km, Markaryd 36 km, Ängelholm 41 km, Helsingborg 65 km, Malmö 127 km och Göteborg 160 km. Veinge geografiska läge ger en känsla av landsbygd, men med närhet till staden (Laholms kommun, 2017a).



Karta 5. Laholms kommun i förhållande till Hallands län.



Karta 6. Veinge i förhållande till Laholms kommun.

Geografisk tillgänglighet

Tabellen nedan visar Veinges geografiska avstånd och tidsangivelser med bil och kollektivtrafik till städer i omlandet. Materialet är hämtat från Hallandstrafiken och Google Maps. Syftet med tabellen är att ge läsaren en uppfattning om hur långt avstånd det är, och hur lång tid det tar att åka mellan Veinge och städerna.

Stad	Avstånd	Bil	Kollektivtrafik
Laholm	6,2 km	10 min	10 min
Halmstad	20 km	25 min	35 min
Markaryd	37 km	30 min	40 min
Ängelholm	42 km	40 min	50 min
Helsingborg	71 km	60 min	1h 15 min
Malmö	127 km	1h 30 min	1h 55 min
Göteborg	160 km	1h 45 min	2h 10 min

Tabell 1. Avstånd i kilometer och tidsangivelser i minuter mellan Veinge och omkringliggande städer.

6.1.2 Ortsbeskrivning

Idag bor det 1300 invånare i Veinge (Laholms kommun, 2014). Veinges många kvaliteter gör att orten kan kalla sig för en *komplett serviceort*. Idag finns det förskola upp till och med nionde klass, idrottshall och fotbollsplaner, fritidsaktiviteter, utebad och bibliotek, äldreomsorg, kyrka, mataffär och kiosk, restaurang och pizzeria, frisör, hantverkare och andra affärer. Dessutom finns det många småföretagare och ett starkt entreprenörskap i orten. Orten ligger på Nebohöjden och angränsar till vackra naturlandskap. I Veinge har ortsborna gångavstånd till både skog och sjö, vilket ger möjlighet till vackra gröns- och rekreationsområden (Laholms kommun, 2017a).

“Veinge är en rekreations- och hälso-by, ett andningshål” (Laholms kommun, 2017a, s. 1).

Dagens Veinge består till största del av uppväxta villaområden och flerbostadshus från 1970-talet, men även en del hyresrätter. Ortens huspriser är måttliga. Efter 1970-talet har få hus byggts i orten, vilket har bidragit till att befolkningen stagnerade under 1990-talet. Eftersom få hus har byggts under senare decennier är dagens bebyggelse väl integrerad i orten och således bör en framtida planering inriktas mot att bibehålla en blandad bebyggelse för att inte påverka den lokala karaktären. Genom samhället går också järnvägen som delar samhället i öst och väst, vilket har bidragit till en avsaknad av ett samlat centrum. Trots många bra kvaliteter i Veinge upplever en del invånare att orten har stagnerat och glömts bort i kommunens arbete. Det tidigare stationssamhället saknar idag en tågstation och Markarydsbanan som delar orten upplevs som en barriär, vilket bidrar till en avsaknad av ett samlat centrum (Laholms kommun, 2014; 2017a).



Karta 7. Kartan ger en överblick över Veinges geografiska struktur och visar hur järnvägen delar upp orten i väst och öst.

Befolkningssammansättning

I Veinge bor det ungefär lika många män som kvinnor, 649 respektive 651. Under de senaste åren har orten genomgått en viss generationsväxling, vilket innebär att antalet barn överskrider kommungenomsnittet, samtidigt som antalet äldre understiger snittet. Av Veinges förvärvsarbetande är det 18 procent som har sin arbetsplats i orten, medan 39 procent arbetar i kommunen och 43 procent pendlar över kommungränsen för arbete i regionen. Trots många småföretagare visar siffrorna att en stor del av Veinges förvärvsarbetare dagligen lämnar orten för arbete i omkringliggande region, vilket också ställer höga krav på goda kommunikationer och infrastruktur (Laholms kommun, 2014; u.å.).

6.1.3 Åtgärdsvalsstudie

2017 startade Trafikverket på uppdrag av Region Halland en åtgärdsvalsstudie för Markarydsbanan, vilken sträcker sig från Hässleholm till Halmstad via bland annat Veinge. I studien har det väckts frågor kring en utvecklingsstrategi för Veinge: *kan ett tågstopp återigen etableras i Veinge?* I samband med åtgärdsvalsstudien beskriver Region Halland i den nya planeringsprocessen vikten av att det parallellt med planeringen för kollektivtrafik och infrastruktur också ska pågå en planeringsprocess för samhälls- och bebyggelseplanering. Syftet är att säkra att det finns planeringsförutsättningar, för att en framtida stationsetablering i Veinge ska kunna ge effekter avseende ökat kollektivtrafikresande och bidra till samhällsutveckling (Laholms kommun, 2017b).

6.2 Veinge 2035

6.2.1 Det lilla samhället med de stora visionerna

I samband med åtgärdsvalsstudien har alltså utvecklingsstrategier med målår 2035 tagits fram för Veinge, så kallade långsiktiga ambitioner och viljeinriktningar. En nära dialog har funnits med Veingeborna, både genom webbenkät, dialogmöte och referensgruppsarbete, för att på sikt utveckla samhället i invånarnas viljeriktning (Laholms kommun, 2018).

Redan i kommunens översiktsplan som antogs 2014, kopplades utvecklingsmålen till framtida persontågstrafik, däribland 'ökad tillgänglighet till regioncentra' och 'nyttja stationsnära lägen'. En utbyggd tågtrafik är alltså en viktig förutsättning för kommunens framtida utveckling och tillväxt, och kollektivtrafiken skapar möjlighet till hållbara transporter och positiva värden för kommunens orter i form av pendling och kortare restider, vilket i sin tur skapar möjligheten till billigare boende än centrala lägen i storstäderna. På längre sikt genererar dessa möjligheter också andra positiva värden, såsom ökade fastighetspriser och möjligheten till ökat bostadsbyggande, som i sin tur kan skapa en positiv befolkningsutveckling (Laholms kommun, 2018).

Veinge har vuxit fram kring järnvägen och stationsområdet, vilket har bidragit till att området är en naturlig centralpunkt i orten. Järnvägen värderas högt och med potential att återigen öppna upp stationen bedömer kommunen Veinge som en av de orter i

kommunen som är en regionalt attraktiv bostadsort. Med en stationsetablering som kan katalysera skapas utvecklingsmöjligheter både för Veinge, men också omkringliggande orter och landsbygd (Laholms kommun, 2018).

6.2.2 Prioriterade utvecklingsområden

I kommunens översiktsplan (2014) och kommunens dialogsammanställning (2017a) har utvecklingsmål för Veinge tagits fram. Idag är målen sammanställda i fyra prioriterade utvecklingsområden, som har identifierats i linje med visionen för år 2035. Utvecklingsmålen presenteras nedan.

Utveckla stationsområdet och centrum

Det första utvecklingsmålet handlar om att stärka och sammankoppla stationsområdet och centrum. Genom att utveckla både service- och centrumfunktioner är målet att platsen ska bli både en attraktiv och väl fungerande bytespunkt och målpunkt, både för gång, cykel, bil, buss och tåg. Syftet med att koppla samman stationsområdet och centrum är att stärka varandras kvaliteter, resenärer får tillgång till handel och service i centrum, samtidigt som en utveckling av stationsområdet skapar tillgänglighet, liv och rörelse i området (Laholms kommun, 2018).

Syftet med sammankopplingen av stationsområdet och centrum är också att ha samlade funktioner inom ett koncentrerat område, en målpunkt för att underlätta invånarnas vardag. Detta i sin tur skapar förutsättningar i form av ett levande centrum med ett rikt utbud,

samt möjlighet till funktionella stråk som gör platsen mer tillgänglig. Målet är att planera för olika målgrupper och skapa mötesplatser som alla ska kunna vistas på och trivas i.

“På sikt handlar det om att få ihop en integrerad helhet där delarna stärker varandra” (Laholms kommun, 2018, s. 12).

Utveckla stationsnära bostäder

Det andra utvecklingsmålet handlar om vikten att bygga nya bostäder för olika målgrupper, framförallt poängterar kommunen barnfamiljer, men även äldre som vill flytta från sina villor till något mindre, men ändå stanna kvar i Veinge. En variation av bostadstyper skapar möjligheten till integration mellan målgrupperna och skapar möjligheten att möta olika gruppers behov och preferenser. Avsikten med utvecklingsmålet är att nya bostäder ska placeras i och i närheten av stationsområdet och centrum, att lokalisera bostäderna centralt främjar både ortens hållbara transporter, men också invånarnas möjlighet och närhet till kollektivtrafikalternativen och centrumservice (Laholms kommun, 2018).

Utveckla tätortsnära rekreations- och aktivitetsområden

Det tredje utvecklingsmålet handlar om att utveckla och tillgängliggöra ortens utbud av rekreations- och aktivitetsmöjligheter. Syftet med målet är att stärka Veinges attraktivitet som boendeort. I utvecklingsprogrammet har tre områden pekats ut som prioriterade: Vessingesjön, Neboområdet och skolans aktivitetsområde (Laholms kommun, 2018).

Utveckla gång- och cykelvägnätet

Det fjärde och sista utvecklingsmålet berör ortens gång- och cykelvägnät. För att kunna knyta samman viktiga målpunkter som bostadsområden, skolområdet och rekreationsområden med centrum- och stationsområdet krävs ett utvecklat, tillgängligt och trafiksäkert gång- och cykelvägnät. Syftet är att det ska vara enkelt för Veingeborna att ta sig till stationsområdet och centrum. Utvecklingsmålet syftar till att planera för ett *hela resan perspektiv*, vilket innebär att underlätta för de som väljer kollektivtrafik, det ska vara enkelt och smidigt från dörr till dörr (Laholms kommun, 2018).

6.2.3 Tåget som katalysator - pendlarorten för familjen

2035 är visionen att invånarna ska kunna bo i Veinge och erbjudas flera olika pendlingsalternativ, en familjevänlig boendeort för pendlaren. Med tåget som katalysator ska Veingeborna kunna nå städer både regionalt och nationellt. På 10 minuter nås Halmstad och på 30 minuter nås Markaryd. Med buss ska Laholm kunna nås på 10 minuter. Via Halmstad är det även enkelt att ta sig vidare med tåg till Göteborg eller Malmö, och via Markaryd nås Hässleholms som har tågförbindelse till Stockholm. Denna tillgänglighet och närhet tåget och bättre bussförbindelser öppnar upp för skapar dessutom nya möjligheter för invånarna, men också för de som pendlar in till orten till etablerade arbetsgivare. Möjligheter till arbete och skola, men också handel och upplevelser blir tillgängliga (Laholms kommun, 2018).

I Veinge är visionen att trafikmiljön ska fokuseras på gång och cykel. Genom att skapa trygga gång- och cykelstråk mellan utpekade målpunkter ska även barnen i orten kunna röra sig fritt. Visionen är också att den barn- och familjevänliga karaktären och de goda pendlingsmöjligheterna ska bidra till en positiv befolkningsutveckling i orten. Under de senaste 15 åren har orten ökat till omkring 2000 invånare, en balans av både barnfamiljer och äldre (Laholms kommun, 2017b; 2018).

6.2.4 Vad tar jag med från utvecklingsprogrammet?

Ovannämnda visioner, långsiktiga ambitioner och viljeinriktningar ska skapa nya möjligheter för Veinge som *stationssamhälle* och *service- och pendlarort*. Veinge har goda förutsättningar för en framtida utveckling, dock mycket tack vare järnvägsstationen som håller samman samhället.

Laholms kommun (2018) poängterar dock att tågstoppet i sig inte kommer skapa någon omfattande utveckling i orten, de kortsiktiga effekterna kommer att vara få. Dels beror det på att Veinge idag inte har ett så högt invånarantal, och dels beror det på det invanda beteendet, det är en omställning för Veingeborna att ställa bilen och byta färd sätt till tåget och kollektivåkande. Däremot kommer god turtäthet med avgångar både mot Halmstad och Hässleholm skapa långsiktiga effekter. Tåget blir en första viktig förutsättning för att kunna locka fler boende till orten.

7. Resultat från Veingestudien

I följande kapitel redovisas Veingestudiens resultat genom att presentera material från intervjuerna och studiebesöken. Kapitlet är indelat i två delkapitel, intervjuer och studiebesök.

7.1 Intervjuer

I intervjudelen kommer informanternas riktiga namn att användas efter godkännande från dem. För att det ska vara konsekvent för läsaren presenteras respondenterna en första gång med för- och efternamn, samt intervjudatum. Därefter kommer endast efternamn att användas vid referering. Upplägget följer samma struktur som intervjuerna har gjort, vilket innebär att materialet presenteras i olika teman utifrån den historiska kontexten, dagens Veinge och framtida Veinge.

7.1.1 Veinge efter stationsnedläggningen

Veinge stationssamhälle växte upp i samband med att järnvägen byggdes. Med åren har orten utvecklats runt järnvägen som har blivit ortens centrala knutpunkt. Lars Hed, (intervju 2018-04-04) tidigare officer, idag pensionerad, berättar hur Veinge, tack vare järnvägen har växt fram till det samhälle det är idag. Hed menar att järnvägen blev en viktig komponent för att orten skulle kunna etablera sig och generera en positiv utveckling. För att tydliggöra stationens roll för en Orts utveckling skildrar Hed ett exempel från två närliggande orter i kommunen:

“Ett exempel på hur det kan gå är ju Knäred och Hishult. Hishult som är en liten gullig by på sitt vis har mycket grannsamverkan och sådant. Men för 100 år sedan blev Hishult erbjudna järnvägen, kanske 150 år sedan. Då sa man “uscb så hemskt, den där järnhästen vill vi inte ha här”, och då drog man istället järnvägen via Knäred, och ja Hishult hamnade i bakvattnet eftersom vägen också gick via Knäred sen. Så att vara Hishultsbo, då var man lite för sig själv”.

Men förändrades egentligen samhället något efter att stationen i Veinge lades ner 1963? Hed flyttade till Veinge 1977 och har sedan dess bott i orten. Hed bodde inte på orten när järnvägsstationen lades ned, men beskriver utifrån sin kännedom att det inte var någon avsevärd påverkan. På den tiden var tågförbindelserna inte tillräckligt bra och arbetspendlingen var inte etablerad på samma sätt som idag, de gamla tågen uppfyllde inte kraven på dagens pendling. Hed beskriver också hur livsmönstret på den tiden skilde sig från dagens mönster, människor bodde och arbetade på samma geografiska plats, vilket innebar att tågförbindelsen inte var en lika viktig komponent i vardagslivet. Hed framställer dagens situation enligt följande: *“tittar man på dagens arbetspendling så är det ju inte ovanligt att folk pendlar Laholm-Göteborg dagligen. Det handlar om restid, eluttag och wi-fi på tågen och avståndet spelar egentligen inte just någon roll”.*

Det geografiska läget

Veinge har länge varit förbindelseorten mellan Laholm och de mindre småorterna, och var den första orten människor fick kontakt med när de kom från mindre orter och rörde sig västerut mot kusten.

I Veinge har det också alltid funnits handlare, 'Viktor Svenssons lanthandel', dagens ICA-affär. Med bakgrund till både järnvägen och en etablerad handel har Veinge blivit så pass etablerat att orten tål dagens förändringar (Hed).

Men hur har det geografiska läget påverkat Veinges utveckling? Matilda Wennström (intervju, 2018-04-04) är egenföretagare och boende i Veinge sedan tio år tillbaka. Wennström beskriver att ortens läge ger en närhet åt båda håll, med detta menas att Veinges geografiska placering i kommunen är så pass bra att det ger skäligena avstånd till både Laholm 5 kilometer, och Halmstad 20 kilometer, samt även närhet till havet på ett håll och naturen på det andra. Dock poängterar Wennström också att läget kanske inte alltid anses vara positivt, närheten till Halmstad kan ibland betraktas som negativt. Med det menas att Veinge sviker kommunen eftersom många Veingebor arbetar i Halmstad, och då blir det även naturligt att uträtta ärenden samt utföra sina aktiviteter där.

Dagmar Busch, (telefonintervju, 2018-04-02) boendes i Veinge sedan 2001, betraktar Veinge som en av kommunens orter med god potential och goda förutsättningar. Busch poängterar just ortens positiva läge på rätt sida av Laholm. Busch beskriver dock att orten har blivit underskattad, en avsaknad av tågstopp hämmar utvecklingen. Busch beskriver tillståndet:

"Man vet ju inte när tåget ska komma, det gick ju rykte om att det skulle komma 2018/2019, då skulle det redan öppnas här. Men nu när jag var på mötet med kommunen var det istället 'Vision 2035'. Jag tänkte 2035, då lever

ju inte jag längre, så jag tycker det är utdraget. Sen är det ju så att vi inte kan ta oss över till östkusten, det är ju det som är problemet. Det finns ju ingen bana som går tvärs över på det hållet. Till och med göteborgarna måste ta sig över Halmstad till Växjö, det är galet. Idag måste du åka ner till Helsingborg eller Lund för att överhuvudtaget kunna komma över med tåg till Kristianstad eller Växjö".

Trots att orten inte har något tågstopp i dagsläget menar Wennström att man som Veingebo anpassar sig. Wennström bor lite avsides i orten, men märker att en del nytt folk flyttar in. Samtidigt finns det ungefär nio lediga tomter kvar runt deras hus men det har stått still under en lång period, kommunen har inte gjort någon större ansträngning att marknadsföra tomterna.

Veinges centrumutveckling

Trots att Veinge under åren upplevt en negativ befolkningsutveckling har orten i stort sett behållit den lokala servicen. Till Hed ställdes frågan om Veinges centrumutveckling har förändrats sedan han flyttade till orten. Hed beskriver enligt följande:

"Nej, revolutionerna har dragit förbi på andra håll, det har varit en stillsam utveckling. Längre under 70/80-talet vill jag påstå att Veinge stod stilla eller gick något bakåt. Det är nog de senaste 10-15 åren, efter millennieskiftet framförallt, som Veinge har tagit lite mera fart".

Wennström är inflyttad under 2000-talet, tiden som Hed ovan beskriver som positiv för ortens utveckling. Wennström anser inte att centrumutvecklingen har gått tillbaka under denna tid, snarare

tvärt om menar hon precis som Hed, att Veinge har mer centrum idag än tidigare. Det gamla stationshuset har under åren drivits på olika sätt, idag är det en pizzeria och på ovanvåningen finns det kontorslokaler. I kiosken bredvid stationshuset är det nya ägare som har utökat öppettiderna. Wennström beskriver dock att det alltid hade kunnat finnas ett större utbud av service, men att det är svårt att se vad man skulle våga starta upp i en liten ort som Veinge. Även Busch framställer centrum som väl etablerat, men poängterar ännu en gång att det inte verkar uppskattat, folk ser inte de positiva värdena i det som finns tillgängligt. Busch berättar också att hon upplever centrum som mer kriminellt idag och att det känns otryggt att gå ute på kvällarna när det är mörkt.

Idag är Veinge tvådelat med järnvägen som går genom samhället. Frågan om hur respondenterna upplever orten som en helhet ställdes. Wennström menar att Veinge inte upplevs som delat även om de flesta bor på västsidan. Wennström bor själv på östsidan och upplever den som mer lugn även om förskola och skola är placerad här. Hon beskriver det som en fördel och en trygghet att ha en närhet till skolan, att barnen vid ett framtida tågstopp slipper korsa järnvägen när de går till skolan. Även Hed beskriver att det finns en viss tyngdpunkt väster om järnvägen. Tidigare var Veinge det som låg öster om järnvägen, men när dåvarande Veinge kommun sålde en massa tomter byggdes ett stort villaområde på västsidan, det så kallade *Neboområdet*.

Trots positiva aspekter på vardera sida om järnvägen menar Hed att järnvägen blir lite av en delare i samhället, med endast vägbron över

som i dagsläget är förbindelsen. Ett framtida utvecklingsmål är dock att binda ihop öst- och västsidan med antingen en gångbro, en tunnel eller järnvägsbommar för att förbättra tillgängligheten till stationen och förena sidorna.

Utmärkande drivkrafter

Vad har varit utmärkande drivkrafter i Veinges utveckling? Nedan listas viktiga aspekter som respondenterna framhåller:

- Järnvägen
- Småföretagen i orten
- Kommunens tomtsläpp i Neboområdet
- Förskolan och skolan
- Veingebadet

Hed beskriver givetvis järnvägen som en viktig faktor för Veinges utveckling, eftersom det är järnvägen som bidragit till samhällets framväxt. Trots en nedläggning av stationen har orten lyckats fortsätta etablera sig och skapa andra viktiga aspekter för orten.

Hed beskriver Veinge som en typisk småföretagarort, vilket ofta innebär en stabilare utveckling där orten inte står och faller med ett företag. Det har inte varit några större företag i orten utan Veinge har snarare präglats av mindre småföretagsetableringar. Vidare belyser Hed också tomtsläppen i Neboområdet som en viktig faktor i utvecklingen, ett lyft för Veinge som samhälle och som genererade hög inflyttning i orten.

Wennström lyfter förskolan och skolan som viktiga faktorer och beskriver enligt följande:

“Man märker att det kommer nytt folk, absolut. När man är ute och kollar på bus för skojs skull ligger busen ute till försäljning i kanske en vecka, något som skjutit i höjden med en miljon för det stressades och trissades bland barnfamiljer, på grund av bra läge och alltid bra skola med plats på förskolan, vilket är katastrof i Laholms kommun överlag. Veinge har en av de största förskolorna med fem-sex avdelningar. Skolan renoverades för några år sedan, men är nästan redan för liten för orten på grund av en viss inflyttning”.

Wennström nämner också Veingebadet som en drivande faktor. Badet är både familjevänligt och används i utbildningssyfte. Nedan skildrar Wennström Veingebadet:

“När jag pratar med kompisar på andra sidan kommunen så nämner de alltid Veingebadet. Vi bor för nära, vi är så dåliga på att gå dit, men skolan använder det mycket i utbildningssyfte. Men vänner från Mellbystrand kommer hit för att använda det. Om vattnet är dåligt i havet är det många som kommer hit för att bada, här är liksom ett bebisbad, en större pool och en gräsmatta. Det kostar inte alls mycket med årskort och är familjeanpassat. Det är något jag tycker folk pratar om”.

7.1.2 Veinge idag

Vad kännetecknar Veinge idag? När frågan ställdes till Hed beskrevs orten enligt följande: *“där finns när man tittar efter relativt goda förutsättningar för tillväxt redan i basen, man behöver inte göra så mycket för att*

få en bra helhet”. Hed belyser än en gång ortens småföretagare, han menar att företagen speciellt kännetecknar Veinge, något som även Wennström framhåller som är egenföretagare på orten och tillsammans med sin man driver företaget Veinge Buss.

Hed förklarar vidare att Veinge är en stillsam familjevänlig och orienterad ort. Mycket barnfamiljer söker sig till orten, tills stor del för de överkomliga huspriserna. Idag kostar en villa ungefär 1,5 miljoner i orten. Wennström som är småbarnsförälder beskriver att till en början var hon emot att flytta till Veinge, men tomterna i Mellbystrand där hon är uppväxt är dyrare. Idag upplever Wennström orten på ett annat sätt, läget och naturen är två faktorer som uppskattas. Nebotornet som ligger ovanför Neboområdet har blivit ett populärt besöksmål och ett *landmärke* i orten. Vandrings slingan som har sin startpunkt vid tornet är uppskattad av både allmänheten och skolan.

Busch ser dock det från ett annat perspektiv och anser att Veinge kännetecknas som en relativt tråkig ort, det händer inte speciellt mycket och fritidsutbudet är svagt. Men precis som Hed och Wennström, menar Busch att orten präglas av mycket barnfamiljer, som ensamstående med utflyttade barn har hon inte samma kontakt med invånarna i orten. Busch relaterar sitt förhållande till orten som relativt anonymt och beskriver enligt följande: *“det som kännetecknar Veinge och Laholms kommun överlag, det är ju att de som är inflyttade blir aldrig Veingebor, utan det tar några generationer innan vi blir Veingebor eller Laholmare så att säga. Så det är inte alls lätt att komma in i sådana här små samhällen”.* En situation även Hed relaterar till, han berättar att han är

född i Halmstad där även hans fru tidigare arbetade, så det tog lång tid innan familjen kunde kalla sig själv för 'Laholmare'.

Starka och svaga sidor

Veinge är en förhållandevis *allsidig* och *mångsidig* ort i förhållande till sin storlek. Veinge har idag förmågan att växa organiskt, medelåldern är relativt låg och fastighetspriserna tillåter barnfamiljer att köpa hus (Hed). Hed påstår att många skulle kalla Veinge för en typisk pendlarort, men han beskriver inte orten som det längre. Nedan förklarar Hed:

“Många skulle säga pendlarort, jag säger inte det längre, så har jag tänkt innan men nu har jag blivit mera vaken på att Veinge har ett eget liv och har framförallt ett eget näringsliv som är bärkraftigt, så Veinge är ett allsidigt samhälle - en helhet”.

När Hed fick frågan vad han skulle sakna om han flyttade från Veinge svarade han följande: *“sådant tänker man nog inte så ofta på, dagarna och åren går, herregud har vi bott här i över 40 år? det är inte klokt. Vi uppskattar nog helt enkelt att vi har nära till det mesta, men det förutsätter bil. Vi har en tillräckligt bra service på orten för oss, i nuvarande läge”.* Men trots tillräckligt bra service på orten där en del småhandling görs, beskriver Hed att de flesta inköpen likväl görs i andra orter, han menar att de inte är riktigt typiska för det sortiment som ICA-affären erbjuder i Veinge. Hed menar att de 'tar ut svängarna lite mer' och handlar en del i Halmstad när de har vägarna förbi.

Wennström som är småbarnsförälder uppmärksammar än en gång skolan i Veinge, hon menar att tack vare att allt är så samlat på orten skapas en viss enkelhet. Familjen kan gå med barnen till skolan och använder, tack vare att de är egenföretagare, väldigt sällan bilen i orten. Att allt är så pass samlat ger även möjligheten att barnen kan gå själva, en trygghet Wennström poängterar. Wennström beskriver vidare att ha möjligheten att låta sina barn gå från förskoleklass till nionde klass i en och samma ort är något *unik*, och sedan med tanke på Veinges geografiska läge kan gymnasieinriktningar väljas i både Laholm och Halmstad.

Veinge i regionen

Wennström upplever Veinge som en av de mest växande orterna i Laholms kommun. Förvisso finns det Mellbystrand och Skummeslöv som växer något enormt, men där börjar tomterna ta slut. Wennström menar att en anledning till det deras snabba tillväxt är närheten till E6, men framhåller likväl Veinge som en ort med stor potential. Med lediga tomter, en bra skola och närheten till Halmstad beskriver hon situationen: *“jag tycker att vi har en mer helhet här, det är inte riktigt färdigt där, skolan är full och tomterna tar slut”.*

Trots Veinges geografiska läge med endast två mil till Halmstad är respondenterna överens om att Veinge tillhör Laholms kommun. Anledningen till detta är givetvis att ortens kommuntillhörighet är Laholm, men också att Veingeborna endast har fem kilometer till Laholm centrum där många arbetar och uträttar ärenden. Sett till kommunsidan där Veinge är placerat upplevs orten som en viktig knutpunkt för många mindre småorter, dels för att Veinge har skola

upp till och med nionde klass där elever från de mindre orterna går i högstadiet i Veinge, men också för att orten är serviceort för omlandet och blir ett centrum för de mindre orterna. Veinge får följaktligen en större roll i sammanhanget och regionen (Busch; Hed; Wennström).

Men det finns även andra faktorer att beakta när det talas om Veinges regiontillhörighet. Sett till arbetspendling beskriver Hed att de flesta i orten arbetar i Laholm eller Halmstad, men även i Markaryd där företaget Nibe är lokaliserat, samt Ängelholm och Båstad. Vidare förklarar Hed att Veinge idag tillhör Region Halland, men att det har varit en diskussion om att regionen borde slås samman med Region Skåne eller Västra Götaland, något som kommunen satt sig emot. Hed understryker att orsborna vill tillhöra Region Halland och beskriver vidare: *“det är inte så på automatik att ‘big is beautiful’. Dessutom finns det ju en känsla för det lokala, den finns ju ofta i det lilla”*.

Infrastruktur och kommunikation

Hur upplevs infrastrukturen och hur fungerar kommunikationerna idag? Hed menar att kommunikationerna är så bra de kan bli i dagsläget och att det snarare är samhället som är bortskämda med friheten bilen ger, han menar att man anpassar sig efter det utbud som erbjuds. Hed beskriver situationen enligt följande:

“Det fungerar ju, det är ju bara så att vi är så förbaskat bortskämda i det här samhället att ha vår frihet att åka precis när vi vill, vart vi vill och hur vi vill. Det finns ju inte samma frihet med bussarna, det gör de ju inte”. Vidare

beskriver Hed: *“Kommunikationerna är ju så bra som man kan begära. Om man vill disciplinera sig och inte har bil, då går man, cyklar man eller tar bussen, och då kan man anpassa sina tider, så man kan om man vill. Men man vill ju inte, vi är ju bortskämda”*.

Wennström berättar att de endast använder bussen för nöjets skull, dock är turtätheten sämre på kvällar och helger, men precis som Hed menar Wennström att det överlag är bra kommunikationer och att man anpassar sig efter det utbud som finns. Det är dessutom uppskattat att bussen har många stopp i orten på båda sidorna av järnvägen. Busch berättar att hon endast har åkt buss en gång från Veinge till Halmstad, resan fungerade enligt Busch bra och precis som Hed och Wennström menar Busch att man är förberedd på att åka kollektivt och då anpassar man sig och planerar efter de tider bussen erbjuder.

Kollektiv gemenskap och lokalt engagemang

Med tanke på hur dagens arbets- och pendlingsmönster skiljer sig från förut, då folk bodde och arbetade i samma ort, fanns det anledning att fråga hur respondenterna upplever den kollektiva gemenskapen och det lokala engagemanget i Veinge idag. Både Hed och Wennström uppmärksammar fotbollsföreningen i orten som har fotbollslag för olika åldrar. Ingen av dem är själv aktiv i föreningen men upplever föreningen som en viktig kollektiv gemenskap i orten. Många barn spelar fotboll, vilket inte bara genererar aktivitet för barnen, utan det blir även en naturlig *mötesplats* för vuxna som står och pratar med varandra under träningar och matcher.

Hed berättar också om andra föreningar som finns i orten, bland annat en motorcrossklubb och en skytteklubb, samt även en hembygdsförening som är livaktig och skapar en stor gemenskap bland ortsbor. Vidare berättar han att det idag inte finns någon formell intresseförening, men det finns en ny grannsamverkan som startat upp de senaste åren. Dessutom finns det ett samarbete mellan näringslivets företagare på orten och Hed beskriver att man som ortsbö har god kontakt med företagen.

Hed och Wennström framhåller 'Adventspromenaden' som äger rum varje år, en populär händelse i orten för både företagen, barnfamiljer och äldre. *"Adventspromenaden är väldigt populär, ibland när man kör genom Veinge är det inte en kotte ute och går, men när det är adventspromenad är det jättemånga som går. Det känns som många av de äldre samlas och går i klunga, vilket är kul för gemenskapen"* (Wennström).

Lokalt utbud av service

Trots att respondenterna gör sina stora inköp i större matbutiker i andra orter visas en tydlig uppskattning över det lokala utbudet av service som finns i Veinge. Hed berättar att de inte saknar något speciellt utöver det dagliga och att avståndet till Laholm är så pass nära att man inte kan kräva mycket mer av en liten ort. Dock berättar Hed att när barnen var små fanns det möjlighet att besöka barnavård och distriktssköterska i orten, vilket inte finns kvar längre. Denna möjlighet menar Hed har försämrats, vilket kan vara betydelsefullt i framtiden om kommunen investerar i Veinge som en *familjevänlig ort*.

Wennström understryker att de försöker tänka på var de gör sina inköp och försöker gynna det lokala där de allt mer börjat handla. Hon berättar att utbudet blir bättre med åren som går och att butiken har en mindre chark som är uppskattad. Butiken har även börjat marknadsföra sig på Facebook, vilket Wennström menar är positivt för då uppmärksammas nya varor i sortimentet. Vidare berättar Wennström att det oftast bara skiljer 2-3 kronor på varorna, vilket hon menar kan vara värt att betala ibland för att slippa köra iväg. Men likväl blir det att familjen gör sina storköp på Maxi i Mellbystrand. Anledningen till det är att barnen fortfarande är så pass små och behöver speciella saker, ett utbud som inte finns i den lokala ICA-affären. Även Busch relaterar till det lokala, hon går i affären och kiosken ungefär två gånger i veckan, mest för att stötta dem för att de ska kunna fortleva.

Wennström påpekar dock ICA-affärens öppettider, hon menar att man som ortsbö gärna hade sett att butiken har öppet några extra timmar i veckan. I detta sammanhang framhåller Wennström kiosken som betydande för orten, med nya och bättre öppettider fungerar kiosken som ett komplement till butiken. Idag stänger butiken 18 på vardagar, 12 på lördagar och håller stängt på söndagar. Hon relaterar till en situation: *"det är ofta man håller på här hemma och fixar så får man ett infall att 'vi grillar lite korv!'"* Men då är där inte öppet och så får man köra iväg till Laholm. Om här var öppet då hade man ju kunnat handla här istället".

7.1.3 Framtida Veinge

Vilka önskemål och viljeinriktningar finns det hos Veingeborna? Nedan beskriver Hed sin vision av Framtida Veinge:

“Revolutioner överlåter vi åt Frankrike och Ryssland, Kuba och Nordkorea, det lägger vi inte oss i, utan här sker det pragmatiskt. Det sker alltså en stabil utveckling i ett tempo som innebär att det är någorlunda lättplanerat för kommunen. Det är bra om Veinge behåller sin karaktär av konjunkturkänslig småföretagarort och man ska räkna med att med ortens läge blir det inte den orten med de jättehöga fastighetspriserna, “alla ska bo vid vattnet utom när det blir översvämningar”. Vidare förklarar Hed: “Det innebär alltså att vi kommer att ha ett Veinge som ser ut ungefär som det gör idag, stora förändringar sker inte. Småföretagande, barnfamiljer, inpendling, utpendling - en blandning, ganska mycket kommunikationer, kommunikationsberoende ort. Det blir alltså en kombination av att vara lite sovstad och pendlarort, och att ha ett eget näringsliv och livs- och drivkraft så att säga”.

Framtida stationsetablering

Hed redogör för tre punkter som tagits fram i samverkan med kommunen, viktiga förutsättningar om stationsetableringen blir verklighet.

1. Den första punkten behandlar givetvis järnvägen och det framtida tågstoppet. Hed beskriver att tågstoppet måste vara tillgängligt från både väst- och östsidan i Veinge. Man ska inte behöva ta sig upp till vägbron och sedan ner till stationen, utan det ska finnas antingen en

gångbro, en tunnel eller fattigmanslösningen, alltså bommar och att man får traska över spåren.

2. Den andra punkten handlar om att folk ska kunna bo och leva i Veinge ‘från vaggan till graven’. I området på andra sidan järnvägen, mitt för stationen ligger en fastighet som idag ägs av kommunen, hela området ska bli lägenheter och seniorlägenheter, en fördel som skapar blandad bebyggelse i orten. Hed förklarar den andra punkten med ett lite humor:

“Folk kan flytta in i lägenhet, de kan sedan köpa villa som inte är allt för dyrt så de kan bo kvar här. De kan sedan flytta in i seniorlägenhet, och sen kan de köras i rullstolar över till äldreboendet och sen ligger Veinge begravningsbyrå bara ett kvarter därifrån”.

3. Den tredje punkten behandlar kommunikationer. Hed menar att det måste bli förbättrade kommunikationer på tvären. Tågstoppet från Veinge till Halmstad, samt från Veinge till Knäred, Markaryd och Hässleholm. Därifrån når man sedan Södra stambanan. Det måste dessutom finnas bättre förbindelser på sträckan Veinge-Laholms centrum-Laholm C.

De tre punkterna sammanfattar viktiga förutsättningar för att Veinge ska kunna utvecklas och blir en mer attraktiv ort både lokalt och regionalt. Wennström menar att dagens kollektivtrafik fungerar bra, men att tågstoppet är önskvärt i orten, hon menar att med bättre tillgänglighet ger tåget en avsevärd förbättring, Laholmsbor skulle ges

möjligheten att åka buss till Veinge och sedan nå Halmstad med tåg. Även Hed och Busch framför att tågstoppet skulle vara positivt för Veinges utveckling, de menar att förbättrade kommunikationer skulle skapa en öppenhet mot både Skåne, Blekinge och Halland, men också Västra Götaland och Stockholm.

Busch tror att i samband med att det planeras och byggs nytt i orten, skulle stationsetableringen skapa ett mer levande centrum. Veinge skulle kunna bli en barnvänlig familjeort som ger föräldrarna möjlighet till snabbare pendling. Något som även Wennström poängterar, hon hoppas på att Veinge får ett mer utmärkt centrum och att fler ser möjligheten med tåget och börjar pendla kollektivt. Hed observerar dock att det oftast talas om pendling som utpendling, så är inte fallet för honom. Hed tänker sig även en viss inpendling till ortens småföretag.

Wennström hoppas att kommunen ska få upp ögonen för orten. Tågstoppet skulle bidra till att Veinge skulle blomstra som ort och fortsätta att växa. Med lediga tomter och enkelheten att ta sig med tåget skulle Veinge kunna sättas ännu mer på kartan än idag. Men vilka skulle de kortsiktiga och långsiktiga effekterna bli av tågstoppet? Hed menar att de kortsiktiga effekterna kommer bli små, trafikökningen kommer att vara liten till en början, många kommer av nyfikenhetskäl ta tåget in till Halmstad eller Hässleholm för att prova tåget. Men det är inte det som är det viktiga i längden konstaterar Hed, det viktiga är att tåget ger långsiktiga möjligheter till en *hållbar utveckling*, då är det både ut- och inpendlingen som blir viktig för orten. Stora förändringar utav folks handlingsmönster är

någonting som måste ges tid, och som man måste låta ta tid, Hed menar att det är samma sak som att sätta en ny kultur. Även Wennström poängterar att det kommer ta tid att implementera tåget och menar att det kommer dröja ett tag innan folk ser möjligheterna i Veinge och flyttar till orten. Sedan är det inte bara tåget som ska sättas i bruk, utan det ska dessutom fungera med anslutande bussar i de andra orterna.

Den lokala karaktären

När bevarandet av Veinges lokala karaktär diskuterades i samband med utveckling, var samtliga respondenter positiva och menar att Veinges identitet bara skulle bli starkare med ett framtida tågstopp. Busch och Wennström beskriver att tågstoppet skulle generera en positiv utveckling för samhället, att tåget stannar i orten skulle bidra till att både arbetspendlare och ungdomar lättare kan förflytta sig i regionen.

Hed belyser vikten av att man som kommun och medborgare måste 'inse sin roll i rollspelet', med detta menar Hed att det som kan göras från det offentliga är egentligen bara att skapa förutsättningarna för att behålla den lokala identiteten och möjliggöra en regional utveckling. Man kan inte från det offentliga driva eller ansvara för varken en lokal identitet eller en regional utveckling, utan det är människorna på orten och i omlandet som står för denna utveckling. Hed förklarar med ett exempel:

"Stillastående är tillbakagång, för det första är det ju så, om du står stilla i en utveckling, om du inte genomgår någon förändring så har du blivit förbisprungen

för att allting annat förändras, förändring är naturlig tillgång och är konstant i samhället. Medan vi har suttit här och pratat har samhället förändrats för miljarder kronor ute i Sverige bara". Vidare förklarar Hed: "Man måste ha klart för sig att människorna måste ha förutsättningarna så att inte stillastående blir en tillbakagång på orten och i regionen. Så nyckelorden för mig är här att skapa förutsättningar för en hållbar utveckling".

Bebyggelseutveckling

Hur ser orsborna på en framtida bebyggelseutveckling i orten? Wennström framhåller bebyggelseutvecklingen som enbart positiv för Veinge och menar att orten har goda förutsättningar med lediga tomter med kort avstånd till skolan. Wennström drar en parallell till att hastigheten har sänkts och att hastighetsskyltarna har flyttats ut - ett tecken på att Veinge växer. Det gamla växthusområdet på andra sidan järnvägen vid stationsområdet planeras för seniorboende, vilket blir ett lyft för orten då det skapar en blandad bebyggelse. Wennström menar att detta skapar möjligheter i form av att äldre flyttar från sina villor som i sin tur blir lediga för barnfamiljer.

Även Hed beskriver att om man skapar rätt förutsättningar för tillväxt, finns det goda möjligheter till att både förtäta och expandera orten, en balanserad utveckling med blandad bebyggelse. Hed menar att det är klassiskt kraveleritänk som gäller - framåt! Busch poängterar också att nya bostäder skulle ge Veinge ett lyft, något som skulle utvecklas i samband med tågstoppet. Busch relaterar till Marieholm där huspriserna har höjts efter infört tågstopp, och menar att om folk skulle börja göra i ordning sina hus lite mer kommer även detta att ske i Veinge.

Busch relaterar även till kommunen och menar att om ett tågstopp skulle införas i Veinge, tror hon att kommunen skulle bli bättre på att ta hand om både infrastrukturen, standarden i skolan och Veinge som helhet. Busch menar att kommunen skulle vara tvungna att investera lite mer i Veinge för att lyckas göra orten attraktiv igen. Även Wennström drar paralleller till kommunen och menar att kommunen måste ha ögonen öppna och se vad som behövs i orten. Byggs det mer kanske kommunen också kommer börja underhålla den offentliga miljön bättre, vilket kommer göra Veinge mer attraktivt på lång sikt.

Nedan återges först Wennströms och sedan Heds ord om framtidstron för Veinge 2035:

"Efter mötet med kommunen verkade det väldigt positivt, folk bryr sig. Det är kul att kommunen är nyfiken på vad vi på orten tycker, att man blev inbjuden. Positivt!"

"Jag tror att det är viktigt att ha en bra mix mellan medborgarinflytande och god kommunal ledning. I och med det avstamp man gjorde i 'Veinge 2035' så tror jag faktiskt att man har det".

7.2 Studiebesök

I följande delkapitel presenteras det andra studiebesöket som genomfördes i Veinge. Kapitlet inleds med en kort beskrivning av utgångsläget, därefter, för att läsaren lättare ska förstå kontexten kommer studiebesöket att beskrivas i en kortare berättelse.

7.2.1 Utgångsläge

Studiebesöket har hämtat inspiration från Boverkets modell 'Ortsanalys - Lär känna din ort!' (2006) och från projektet LISA KASK 'Platsidentiteter - En analys av fyra mindre skandinaviska orter på landsbygden' (Overgaard och Fischer Nielsen, u.å). Studiebesöket har syftat till att skapa en förståelse för den offentliga miljön och olika platser. Då det under mitt andra besök inte var någon större rörelse i orten har jag som undersökare valt att utgå från de upplevelser och intryck jag själv fick i orten. *Baselementen* och *undersökningsfrågorna* har tillsammans syftat till att undersöka 'vart Veinge befinner sig i nuet' och skapa en förståelse för både fysiska och mentala platser, för att sedan kunna analysera och diskutera 'hur det är tänkt att Veinge ska orientera dig i framtiden'.

I Ortsberättelsen som presenteras nedan har undersökningsfrågorna och baselementen slagits samman för att lättare kunna sammanställa olika intryck och sedan i analysen göra en helhetlig reflektion tillsammans med intervjumaterialet.

7.2.2 En utomstående kommer till orten

På förmiddagen den 4 april 2018 anländer jag till Veinge i bil från Halmstad och väg 15. Dagen börjar med en intervju hemma hos Veingebon Matilda Wennström. Efter intervjun slår klockan lunchdags och jag bestämmer mig för att köra och ställa bilen på den östra sidan av järnvägen, på torgets bilparkering i centrum för att äta min lunch utomhus. Jag hittar en övergiven bänk bakom gamla *stationshuset* bredvid järnvägsspåret där jag sätter mig. Under tiden jag äter min lunch har jag tid att se mig omkring och reflektera över både järnvägsspåret och stationsområdet. Platsen ger för mig ett tämligen tråkigt intryck och i situationen där och då upplevs platsen som ganska ödslig och bortglömd.



Bild 2. Stationsområdet söderut.



Bild 3. Stationsområdet norrut.

När lunchen är slut tar jag mig tillbaka till framsidan av stationshuset för att titta närmre på Veinges torg och de servicefunktioner som är placerade i anknytning till torget. Ett fåtal människor är i rörelse i centrum, mestadels för att besöka stationshusets pizzeria eller ICA-affären som är placerad på andra sidan vägen. På torget finns även en busshållplats och en kiosk som håller öppet. Jag står en kort stund och tittar mig omkring och funderar ‘är det här Veinges centrum, eller finns det mer?’.



Bild 4. Framsidan av stationshuset.

Tiden springer iväg och jag måste bege mig vidare till nästa intervju. Jag tar bilen över *vägbron* som länkar samman ortens östra sida med den västra. Nästa intervju äger rum hemma hos Veingeboen Lars Hed som bor i ett stort villaområde i *Neboområdets* sluttande backlandskap. Efter intervjun kör jag tillbaka till ortens centrum för att följa upp min tidigare uppkomna fråga ‘finns det mer?’. Ännu en gång väljer jag att ställa bilen på torget och promenerar till fots över vägen mot *ICA-affären*, en liten lokal butik som verkar ha en relativt stor kundkrets.

Vidare bort på vägen finns bostadshus och jag får syn på den nya pizzerian som Wennström berättade om under intervjun. Pizzerian är

placerad i vad jag skulle vilja kalla ortens centrum, men som trots det ligger lite avskides från resterande service.



Bild 5. Veinges ICA-affär.

Jag bestämmer mig för att promenera upp mot *vägbron* för att uppleva järnvägsspåret uppifrån bron. På vägen dit stöter jag på en mindre *mötesplats*, som även denna Wennström berättat om. Platsen är en mindre ficka in från trottoaren och består av ett gäng bänkar och planteringar. Ingen sitter på platsen när jag går förbi. En bit längre fram når jag vägbron där jag ställer mig och blickar ut över järnvägsspåret. Jag vet inte om det har att göra med att rörelsen i orten är väldigt stillsam under mitt besök, men när jag står där och tittar ner på järnvägen upplever jag spåret som en stor *barriär* som delar samhället rakt av i två delar. På sidorna av järnvägsspåret är det skyddsstaket och obebyggd mark. Med tanke på att inga persontåg stannar i orten idag, upplevs omkringliggande mark som en aning outnyttjad och ödslig.



Bild 6. Järnvägsspåret söderut uppifrån vägbron.



Bild 7. Järnvägsspåret norrut uppifrån vägbron.

Efter att besökt vägbron och järnvägsområdet väljer jag att ta mig tillbaka till torget och bilen för att köra vidare till nästa plats. Jag styr bilen mot *Veingebadet* som jag både läst och hört mycket om från respondenterna. Efter mitt första besök i orten har jag någorlunda koll på var i orten jag ska, men jag upptäcker ganska snart att det finns bra med vägskyltar för att kunna orientera mig fram. Jag svänger ner mot Veingebadet och det intilliggande *skolområdet*, som ligger i utkanten av orten på den östra sidan av järnvägen. Det är inte säsong för utebadet och det är inte heller någon rörelse runt platsen när jag besöker den. Jag får känslan att platsen ligger på 'vila' och inväntar högsäsong. Men likväl får jag känslan av att platsen är en central *mötesplats* för ortsborna och skolungdomarna under högsäsong, dels för badet, men också för att skolan ligger i anknytning till badet som jag har förstått använder det i utbildningssyfte.

Jag bestämmer mig för att köra vidare och upptäcka den västra sidan av järnvägen. Jag styr återigen bilen mot *Neboområdet*, men denna gång med *Nebotornet* som målpunkt. För att nå Nebotornet högst upp i området kör jag genom det stora villaområdet med bostadshus. Området upplevs väldigt lugnt och ingen större rörelse förekommer. Området upplevs också som lite avsides från ortens centrum, trots att orten är relativt liten. Det går inte att köra bilen hela vägen fram till Nebotornet så jag ställer bilen vid en liten parkering och går den sista biten. Väl framme vid tornet står det där som ett ståtligt *landmärke* för orten med vacker omkringliggande natur. Trots det avlägsna läget från centrum upplever jag en präktig känsla över platsen, en plats för avkoppling och motion. Jag går runt tornet och

fortsätter mot motionsslingan Wennström berättat om i intervjun. Jag blickar ut över det öppna landskapet och förstår varför platsen uppskattas av ortsborna. Efter besöket vid tornet beslutar jag mig för att köra vidare mot mitt sista mål för dagen.



Bild 8. Nebotornet.



Bild 9. Utsikt över naturen i Neboområdet.

Mitt sista mål blir Veinge kyrkby, som ligger på den östra sidan av järnvägen, två kilometer från Veinge. Anledningen till att jag väljer att besöka byn är dels för att titta på kyrkan som Hed berättade om i intervjun, men också för att uppleva det faktiska avståndet mellan orterna. Vägen dit går snabbt att köra och väl framme i Veinge by är kyrkan det första jag ser på höger sida av vägen. Jag ställer bilen på kyrkans parkering och promenerar runt i området. Jag får känslan av att byn är väldigt rofylld, det enda som hörs är ljudet från en traktor och några förbipasserande bilar.

Efter mitt besök i Veinge by styr jag bilen tillbaka till Veinge för att sedan köra hemåt, men denna gång väljer jag att köra vägen via Laholm. Anledningen till att jag inte väljer 'snabbaste vägen hem' är för att jag ännu en gång vill uppleva det faktiska avståndet, denna gång mellan Veinge och Laholm. När jag rullar ut från Veinge tänker jag tillbaka på min fråga jag hade med mig hit idag, 'var befinner sig Veinge i nuet?'. Svaret på frågan är inte lika självklart som jag hade förväntat mig, att komma till en ort som utomstående har både sina för- och nackdelar. Jag skulle vilja påstå att det är fördelaktigt att jag inte är bekant med, eller har någon anknytning till orten sedan tidigare, jag hade en neutral ståndpunkt vid besöket. Samtidigt kan det som utomstående vara svårt att förstå och uppleva orten på djupet, det är svårt för mig att se om orten har något speciellt framträdande eller om orten har några skönhetsfläckar.

8. Veingestudien - analys och diskussion

I följande kapitel analyseras och diskuteras Veingestudiens resultat. I analysen har jag valt att plocka ut relevant material jag anser bör bidra till analysen. Kapitlet är indelat i tre delkapitel. Den första delen analyserar resultatet relaterat till kommunala plandokument, den andra delen analyserar resultatet relaterat till referensplatserna, och den tredje delen diskuterar vägen vidare för Veinge.

8.1 Veingestiens resultat relaterat till kommunala plandokument

Kommunen har i en nära dialog med medborgarna tagit fram visioner och mål för Veinge 2035. Dialogen har varit en viktig förutsättning för att Veinge ska utvecklas i enighet med medborgarnas önskemål och viljeinriktningar. Respondenterna är övervägande positiva till att en utveckling av Veinge tar utgångspunkt i centrum och kring stationsområdet. De tre punkter (se kap 7.1.4) som tagits fram innefattar sådant som skulle stärka framtida Veinge både lokalt och regionalt. När studiebesöken genomfördes fanns den första punkten i åtanke. Att skapa bättre tillgång till stationsområdet från både väst- och östsidan upplevdes som en förutsättning för att skapa den *tillgänglighet* som önskas. Vid besöket upplevs järnvägen som en stor barriär i ortens centrum och det gick inte att ta sig över järnvägsspåret, barriären hämmar utvecklingen.

“Framtida Veinge ska vara en pendlarort för familjen”, så står det i kommunens utvecklingsprogram för Veinge 2035. Respondenterna uttrycker sig likt kommunen och menar att Veinge framförallt skulle bli en mer attraktiv pendlarort för barnfamiljer om en stationsetablering blir verklighet. Man menar att med tåget som kan katalysera orten kan utvecklingen ta ny fart - orten blir mer attraktiv och öppnar upp för möjligheter som annars inte skulle vara möjliga.

En framträdande aspekt hos respondenterna är möjligheten att med tåget snabbare nå omkringliggande städer som Markaryd och Halmstad, tåget kommer skapa en bättre *tillgänglighet* i regionen. Från städerna är det sedan lättare för ortsborna att ta sig vidare både norr- och söderut, men även öst- och västerut, en vision och ett önskemål med framtida tågstopp som återfinns hos både kommunen och respondenterna. Dock är det ingen av respondenterna som framför att de skulle använda tåget i någon större utsträckning, då de inte arbetar i de orter som tåget sträcker sig till. Respondenterna menar snarare att tåget skulle öppna upp möjligheter och underlätta när de vill besöka städerna för nöjen. Man menar att tåget istället ger möjligheter för de som arbetspendlar till Halmstad eller Markaryd, samt för ungdomar i utbildningssyfte och vid fritids- och nöjesrelaterade aktiviteter.

Det poängteras tydligt i både kommunens utvecklingsprogram och hos respondenterna att en stationsetablering inte kommer att generera någon omfattande utveckling för orten om det inte planeras

för några tillhörande utvecklingsstrategier. Det konstateras att tågstoppet inte kommer generera några utmärkande *kortsiktiga effekter* i Veinge, utan ett tågstopp innebär att utforma utvecklingsmål som på sikt genererar *långsiktiga effekter*. Det måste alltså tillåtas att det tar tid att implementera tågstoppet i orten. Både kommunen och respondenterna understryker att det invanda beteendet är så pass starkt hos människor att en omställning till att börja åka kollektivt och använda tåget som sitt dagliga färdmedel inte sker över en natt.

Kommunen har satsat på kollektivtrafiksrelaterade utvecklingsmål i utvecklingsprogrammet, vilket innebär att visionen inte är att endast införa tågstopp i Veinge. Kommunen beskriver att mycket annat sammankopplas till en stationsetablering för att generera de effekter som önskas. Visionen bygger på de fyra framtagna punkterna (se kap 6.2.2) som innebär att i samband med stationsetableringen utveckla andra faktorer i orten. Punkterna är, likt punkterna i kap 7.1.4, en förutsättning för att tåget ska generera det som önskas, och fungera som den katalysator kommunen talar om.

8.1.1 Centrum- och bebyggelseutveckling

Veinges framväxt omkring järnvägen har skapat en naturlig framträdande centrumpunkt i orten, som också blivit en tydlig utgångspunkt i den kommunala planeringen. Kommunens utgångspunkt stämmer överens med respondenternas syn på ortens framtida utveckling, det finns en enighet om att Veinge bör utvecklas runt stationsområdet och centrum.

Under studiebesöket studerades stationsområdet och centrum, som idag ger ett tämligen tråkigt intryck eftersom att platsen inte används i det syfte som den är byggd för. Järnvägen skapar en barriär som delar orten. Trots att området fortfarande är Veinges centrum med omkringliggande service, upplevs inte platsen som speciellt attraktiv. Respondenterna är oberoende av tågstopp eller inte, positiva till det utbud som finns tillgängligt i centrum och menar att det är svårt att begära mycket mer av en så pass liten ort som Veinge, det nödvändigaste finns *tillgängligt* och är nära till hands.

I kommunens utvecklingsprogram är visionen att stationsområdet och centrum ska stärka varandras kvaliteter, vilket i sin tur ska skapa ett levande centrum med ett rikt utbud. Visionen är att utvecklingsmålet för Veinge 2035 ska generera positiva effekter, men ett rikt utbud i centrum är inte den ensamma lösningen för att skapa ett levande centrum. Det krävs också att ortsborna tar del av utbudet och nyttjar de servicefunktioner som finns tillgängliga. Samtliga respondenter menar att trots det utbud Veinge erbjuder idag, väljer de oftast att handla i andra orter, det är endast mindre inköp som görs i Veinge. Och visst är det så att det är efterfrågan som styr, därför är det av betydelse att invånarna kommer se fördelarna med ett rikare utbud i orten och överväga att allt mer börja nyttja det. Kommunen belyser i utvecklingsprogrammet att ett rikare utbud i centrum tillsammans med stationsområdet, ska underlätta för invånarnas vardag. Men precis som det invanda beteendet hos invånarna gällande en omställning till kollektivtrafik, är det svårt att påverka och förändra människors rutiner. Det är inte en självklarhet

att ett rikare utbud kommer generera direkta *effekter*, även här måste det tillåtas att ta tid för invånarna att ställa om sitt levnadsmönster.

Hur respondenterna värderar Veinge som boendeort varierar. Dock, oavsett enskilda värderingar framför alla att valet av boendemiljö till största del har utgått från hushållets ekonomiska begränsningar och barnperspektivet. Veinge uppskattas som boendeort med låga huspriser och bra skola. Ortens storlek ger också en närhet till det mesta, vilket skapar trygghet. Vid studiebesöket utforskades Veinge både till fots och med bil. Orten upplevdes småskalig och möjlighet fanns att till fots nå utpekade platser och knutpunkter runt om i orten. Den närhet som respondenterna talar om upplevdes under rundvandringen.

‘Man måste inse sin roll i rollspelet’, med detta menas att för att lyckas skapa en hållbar utveckling är det av betydelse att förstå de förutsättningar som finns, och även inse sin roll som kommun och medborgare för att kunna bidra till en positiv utveckling. Kommunens utvecklingsmål för ny bebyggelse stämmer väl överens med respondenternas önskemål och viljeinriktningar. Respondenterna menar att det måste finnas en möjlighet att bo i Veinge från ‘vaggan till graven’. En förutsättning är därför en bättre blandning av boendeformer, dels för att åstadkomma en positiv befolkningsökning, men också för att göra orten mer attraktiv för en bredare målgrupp, såsom den unga och äldre befolkningen.

Respondenterna ställer sig positiva till den förtätning kommunen planerar för runt stationsområdet. Studiebesöket visar på att det

finns goda möjligheter till bebyggelse omkring järnvägen och stationsområdet. Idag är marken så gott som oanvänd (se bild 5 och 6) och skapar ett ödsligt intryck trots den centrala platsen. Bebyggelse i området skulle motverka ödsligheten och dessutom bidra till en trygghetskänsla för invånarna. En förutsättning är dock att framtida bebyggelse är väl integrerad i orten och lämpar sig i den lokala karaktären.

Att inse sin roll i rollspelet skapar följaktligen en ömsesidig relation mellan kommun och medborgare. I detta sammanhang innebär det att kommunen har möjlighet att skapa förutsättningarna för en lokal, regional och hållbar utveckling, för att sedan lämna över till medborgarna som har ett ansvar att driva förutsättningarna vidare och inte låta orten bli stillastående i en föränderlig värld, för *stillastående är tillbakagång*.

Det kan konstateras att både kommunala plandokument och intervjumaterialet visar på tydliga *samband*. Med studiebesöken som komplement har det varit enklare att skapa en förståelse för den offentliga miljön och de platser som beskrivits i materialet. Respondenternas positiva inställning till en framtida stationsetablering och utveckling av orten har skapat en *gemensam framtidssyn* mellan kommun och invånare.

8.2 Veingestudiens resultat relaterat till referensplatserna

Syftet med att använda referensplatser i arbetet har varit att studera platser som redan har återinfört tågstopp. Det går ännu inte att utläsa några effekter i Veinge, eftersom tågstoppet inte har blivit verklighet. Därför har Floby och Sösdala använts som referenser för att studera vilka effekter som kan utläsas av en stationsetablering. En fråga som tagits med från referensplatserna är: *bidrar ett utökat kollektivtrafikutbud till den tillgänglighet det planeras för?* Frågan kommer nu att diskuteras och kopplas till Veingestudiens resultat relaterat till referensplatserna, där även identifierade samband diskuteras. Det kommer även att diskuteras positiva och negativa lärdomar som kan utläsas, för att både kommunen och invånarna i Veinge ska kunna ta del av, och beakta dessa i utvecklingsarbetet.

8.2.1 Det geografiska läget

Både Floby, Sösdala och Veinge har en historia som ett stationssamhälle, vilket innebär att orterna har växt fram kring järnvägen. Orterna har idag ett likartat invånarantal, men vad är det som har gjort att orterna har slutat växa? En förklaring till detta kan vara *det geografiska läget*. Sösdala och Veinge har, till skillnad från Floby, ett kortare avstånd till större städer, dock har orterna inte växt mer än Floby. Trots en närhet till större städer, är det andra aspekter som också blir viktiga, såsom attraktivitet, närhet till kusten, boendemiljön, serviceutbud och kommunikationer.

När järnvägsstationen lades ned i Sösdala påverkades orten av sämre tillgänglighet, vilket medförde negativa effekter för företagen, inpendlingen minskade. Till skillnad från Sösdala, så har Floby med Volvo som är väletablerat, och Veinge med många småföretag, andra förutsättningar, orterna upplevde inte samma negativa effekt. Eftersom Veinge hade väletablerade småföretag tålde orten effekten av nedläggningen, tåget var inte en lika viktig aspekt.

Idag har både Floby och Sösdala tågstopp, men trots det skiljer sig tågets roll i orterna. I Floby är arbetsinpendlingen relativt hög till ortens företag, medan Sösdala snarare upplever en hög arbetsutpendling. Varför det skiljer sig har att göra med både arbetsutbud i orten och var människor arbetar. Dock upplever både Floby och Sösdala ett svagt reseutbud med tåget, avgångarna på kvällar och helger är förhållandevis få, vilket också gör orterna mindre attraktiva. Det är svårt att konkurrera med storstäderna när tåget inte ger möjlighet till det utbud människor vill ha med städer på kvällar och helger, såsom fritidsaktiviteter, nöje och kultur. Detta i sin tur gör det svårt att locka nya invånare till orten. Trots fördelaktiga huspriser och möjlighet till att bo i en ort och ha tillgång till regionens utbud, är en förutsättning *tillgängliga kommunikationer*, som dämpar sambandet mellan städerna och befolkningens bosättningsmönster.

8.2.2 Att planera för att växa

I samband med att tågstopp införs är det också betydelsefullt att planera för annan utveckling, tåget kan inte generera några större

effekter på egen hand. I Floby var detta inte fallet, kommunen kopplade inga utvecklingsstrategier till investeringen i tågstopp. Kommunens tro var att det skulle lösa sig själv, vilket det inte gjorde. I Sösdala och Veinge, har det däremot i samband med kommunens planering för tågstopp, också planerats för andra utvecklingsstrategier och mål. Ett mål har varit att planera för en framtida blandad bebyggelseutveckling, något som man även i Falköpings kommun har sett som en viktig strategi efter infört tågstopp i Floby. Invånarna upplever att en förutsättning för inflyttning är att orterna kräver en mer blandad bebyggelse som tillgodoser en bredare målgrupp. Både invånarna i Veinge och referensgruppen i Sösdala menar att det kan vara speciellt svårt för unga och äldre att bo kvar i orten, då det finns en avsaknad av lägenheter. Orterna är idag relativt nischade på villor för barnfamiljer.

Sett till bebyggelseutvecklingen ser invånarna i samtliga orter att utvecklingen bör ske i ett tempo som är realistiskt för orten. Kommunerna ser i första hand möjligheter till en förtätning runt tågstationerna, vilket möjliggör en effektiv markanvändning. Orterna bör till en början inte exploateras i utkanten av samhället. Målet med en stationsnära bebyggelseutveckling är också att göra det mer *tillgängligt* för invånarna, och skapa en närhet till både kommunikationer och serviceutbud. Samtliga orter har idag dessutom tillgång till flertalet lediga tomter. Men trots det upplever inte invånarna att kommunen tar tillvara på möjligheten tomterna ger, det byggs relativt lite.

Trots att det finns potential till bebyggelseutveckling i orterna har invånare i både Floby och Veinge påpekat att man gärna ser en restaurering av den redan befintliga miljön. Som invånare upplevs orten från ett annat perspektiv och man ser dagligen de skönhetsfläckar som inte andra upplever. I Veinge har det påpekats att kommunen, men även invånarna, måste börja se efter och ta hand om orten mer. Detta kan vidare kopplas till samtliga orters invånare, som önskar att kommunen börjar uppmärksamma och *marknadsföra* orternas styrkor och potential. I planeringen är det viktigt att ha förståelse för skillnaderna mellan mindre orter och större samhällen. När kommunerna vill locka fler invånare till orterna, menar invånarna att kommunerna måste börja marknadsföra styrkorna orterna har, som inte finns i städer. Detta kan exempelvis vara det geografiska läget, samtliga orter har ett förhållandevis bra läge i regionen med närhet till storstads- och arbetsmarknadsregioner. Detta ger möjligheten att bo till mer överkomliga huspriser och arbetspendla. Vidare är det också av betydelse att marknadsföra det lokala som orterna erbjuder och inte endast blicka utåt i regionen. Orterna erbjuder ett *småskaligt* och *naturnära* boende med lokal gemenskap och vardaglig service.

I både Floby och Sösdala har invånarna upplevt att den lokala gemenskapen och samhörigheten har minskat efter infört tågstopp. Tåget ger trots ett svagare utbud på kvällar och helger, en helt annan tillgänglighet än tidigare. Det är lättare att pendla ut från orten med tåget, vilket också medför att invånarna inte väljer att spendera sin fritid i orten på samma sätt som tidigare. Dock menar invånare i Floby att det är ett *personligt ansvar*, med detta menas att det är upp till

var och en att vara lokalt aktiv i ortens föreningar och aktiviteter, för att skapa en lokal och hållbar gemenskap. I Sösdala menar man också att invånare ser orten som en boendeort, vilket innebär att orten inte får samma liv och rörelse som tidigare. Istället bor människor i orten och pendlar till städerna för arbete och fritid, vilket idag är ett vanligt levnadsmönster.

Precis som det gjorts i Sösdala och Veinges kommuner, menar Falköpings kommun att tågstoppet, sett i efterhand, ger möjligheter i form av långsiktig planering för Floby. Ett tågstopp skapar inte bara en bättre tillgänglighet, utan ger också möjligheter i form av ekonomiska effekter och befolkningstillväxt. Orter som Veinge, Floby och Sösdala erbjuder ett lokalt boendalternativ i ett regionalt sammanhang. Med de förutsättningar ett tågstopp ger, skapas en *balans* mellan det som erbjuds i orterna och det som erbjuds i storstadsregionerna.

8.3 Vägen framåt för Veinge

För att få en inblick i, och förstå Veinges framtidsförutsättningar har en viktig del varit att studera både den historiska och nutida kontexten. Nedan förs en diskussion kring vägen framåt för Veinge.

8.3.1 Veinges framtidsförutsättningar

I samband med att världen moderniseras och förändras, ställs det nya krav på samhället. Vilka förutsättningar Veinge har och hur orten ska orientera sig i en förändrad värld är i dagsläget från kommunens sida

enbart visioner, strategier och mål, och från medborgarnas sida önskemål och viljeinriktningar. I det framtagna utvecklingsprogrammet förutser kommunen att ett framtida tågstopp kommer att bli verklighet i Veinge. Både kommunens och invånarnas perspektiv har integrerats för att skapa utvecklingsmål som tillgodoser både kommunen och invånarna som bor och verkar på platsen.

Studiens resultat visar att ett framtida tågstopp skulle generera effekter som annars inte skulle vara möjliga. Tåget öppnar upp för fler och nya möjligheter, både sett till bättre pendlingsmöjligheter, men också möjligheter i att orten kan växa och generera en positiv utveckling på lokal och regional nivå. Ett tågstopp skulle ge möjlighet till *utpendling*, vilket innebär att invånarna i Veinge skulle ges möjligheten att pendla åt två håll, både mot Halmstad, men också mot Markaryd och Hässleholm. Att bo i orten och använda tåget som färdmedel skulle vara positivt i många syften, dels för arbete och utbildning, men också för fritidsaktiviteter och nöjen. Tåget ger möjligheten att bo lokalt i en mindre ort och ha närhet till städer där många arbetstillfällen, aktiviteter och nöjesutbud är lokaliserat. Det är viktigt att konstatera att tåget inte endast skulle generera utpendling, tåget skulle också kunna bidra till en viss *inpendling* i orten. Veinge har beskrivits som en småföretagarort och har ett aktivt arbetsklimat. I orten finns det dessutom en skola som har klasser upp till och med nionde klass, samt ett populärt utomhusbad som används flitigt under sommarhalvåret. I kommunens utvecklingsarbete är det därför viktigt att inte glömma bort vilka tillgångar det finns i orten, det handlar inte endast om att folk ska 'lämna orten' under vardagarna

för arbete och utbildning på annat håll. Den potential Veinge har är också viktig att ta till vara på för att orten inte ska bli isolerad från omvärlden.

Den andra möjligheten som tågstoppet ger är Veinges möjlighet till att växa och generera en positiv utveckling både lokalt och regionalt. Denna möjlighet berör både det som händer i orten, men också det som händer i Veinges omland. Resultatet visar att det önskas att orten ska få bevara sin lokala karaktär och småskalighet, det bör ske en stabil utveckling i ett tempo som anses lagom för ortens storlek. Med Veinges geografiska läge och framtida tågstopp, ser kommunen och invånarna möjlighet till en viss inflyttning, dels för att orten med ett tågstopp blir mer attraktiv för olika målgrupper, och dels för att fastighetspriserna på villor anses vara överkomliga. Med tanke på att orten ska utvecklas utifrån den småskalighet som kännetecknas idag, kommer Veinge se någorlunda likadant ut i framtiden. De förändringar som sker på lokal nivå berör till största del sådant som behöver utvecklas för att stationsområdet ska bli mer tillgängligt för alla invånare i orten. Bättre gång- och cykelvägnät, ett sammankopplat centrum och stationsområde och ny bebyggelse i anslutning till stationsområdet genererar en positiv lokal utveckling.

På regional nivå handlar det snarare om att omlandet börjar se Veinge som en starkare knutpunkt än idag, och allt mer börjar använda orten som sin dagliga serviceort. Kommunens framtagna utvecklingsförslag ger möjligheter i form av att omlandet både kan uträtta ärenden och använda ortens funktioner, men också att omlandet kan använda Veinge som sin pendlingsutgångspunkt.

Genom att cykla, köra bil eller åka buss till Veinge, ger ett framtida tågstopp möjligheten att enkelt ta sig vidare till sin slutdestination. En kombination av lokal och regional utveckling, som i första hand berör kommunikationer, skulle generera en positiv utveckling på sikt.

När världen moderniseras sker det förändringar, ibland medvetna förändringar och ibland förändringar vi inte kan påverka. Till skillnad från tidigare är dagens förutsättningar annorlunda, ett tågstopp bedöms ha ett annat *syfte* idag. Våra levnadsmönster ser också annorlunda ut, och kanske är det dessa som bidrar till att världen förändras och att kommunikationerna får ett annat syfte. Dagens Veinge har inte genomgått några större förändringar, utan förändringarna är i dagsläget visioner och mål med sikte på 2035. Studiens intervjuresultat tyder på att Veinge inte bör moderniseras och förändras i allt för hög grad, det handlar snarare om att skapa en tydligare regiontillhörighet. Med en tydligare regiontillhörighet menas att dagens levnadsmönster inte ser likadana ut, människor är inte lika slutna till en geografiskt avgränsad plats. Därför måste ortsborna ges möjlighet till utbyte med omkringliggande region genom förbättrade kommunikationer, vilket i sin tur skapar fler möjligheter i val av boendeort i förhållande till arbetsplatsens lokalisering, och vice versa.

8.3.2 En kvalitetsutveckling

Veinge är idag tack vare sin tidiga framväxt väl etablerad i samhället. Trots att Veinge under åren har upplevt en negativ befolkningstillväxt, har orten klarat av de påfrestningar som samhället ger. Möjligen kan det vara så att ortens negativa utveckling

beror på att 'stillastående är tillbakagång'. Medan förändringar har skett på annat håll, har utvecklingen stått stilla i Veinge. Avstampet i Veinge 2035 ger kommun och invånare möjligheten att utveckla orten i den riktning som önskas, vilket innebär att Veinge ges möjlighet till förändring och således lämna stadiet stillastående bakom sig.

Studiens resultat tyder på att kommunen inte tillräckligt tar tillvara på de möjligheter Veinge ger. Orten har goda förutsättningar för befolkningstillväxt, det finns både lediga tomtplatser, ett småskaligt serviceutbud och en relativt stor skola. Med ett framtida tågstopp finns det dessutom goda förutsättningar för arbetspendling. I studiens resultat poängteras det att orsborna önskar att kommunen får upp ögonen för Veinge. Veinge är en ort som inte bara behöver tillgodose sina invånare, utan även omkringliggande småorter och landsbygd. Det finns därför anledning att inte endast fokusera på ytterligare utveckling, utan att också stärka de *befintliga värdena* som orten har. Att stärka ortens värden blir ett åtagande för både kommunen och orsborna. Det kommunen kan göra från sitt håll är att skapa förutsättningar, däribland underhålla den offentliga miljön, såsom vägar och trottoarer, sätta upp papperskorgar och renovera lekplatser. Det är sedan upp till invånarna att värna om de förutsättningar kommunen ger orten - *ett gemensamt åtagande*.

Det kanske absolut viktigast åtagandet från kommunens sida bör vara att *marknadsföra* Veinge på ett sätt som uppmärksammar ortens lokala och regionala värden. Vad är attraktivt i Veinge? Vilka styrkor har Veinge som inte andra samhällen har? För att utvecklingen inte

ska bli stillastående och stanna upp efter att tågstoppet införts, är det väsentligt att marknadsföra de styrkor som har betydelse och är positiva för ortens framtid, och på så vis locka folk till orten. Ett exempel är de lediga tomterna som kan generera inflyttning till orten, och så småningom skapa andra betydelsefulla värden för både Veinge och kommunen, men också regionen i stort.

Vägen vidare handlar alltså om en mix av att bevara den lokala karaktären, samtidigt som en viss modernisering sker för att följa utvecklingen. Ortens befintliga styrkor och kvaliteter utvecklas tillsammans med nya visioner och mål som implementeras, tillsammans skapas *framtida Veinge*.

9. Diskussion och slutsats

I följande kapitel förs en diskussion kring vilka möjliga effekter ett tågstopp kan medföra i mindre orter och dess omland. Diskussionen utgår från mindre orter, med fokus på Veinge, där kopplingar görs till arbetets teoretiska utgångspunkter. Kapitlet avslutas med en kortare slutsats och förslag på vidare forskning inom arbetets berörda ram.

9.1 Diskussion

För att göra det möjligt att diskutera effekter av en stationsetablering, är ett första steg att skapa förståelse för platsen och hur den förhåller sig till omlandet. Veinge är en lokal ort i ett regionalt sammanhang, vilket innebär att orten är framstående på både lokal och regional nivå. Men vilken plats har Veinge lokalt och vilken plats vill Veinge ha i en större geografisk kontext?

I Veinge har det konstaterats att invånarnas koppling till orten upplevs olika beroende på anknytning och livssituation. Cresswell (2004) beskriver det *subjektiva bandet*, vilket syftar till den samhörighet människor och platsen har till varandra. En samhörighet som gjorts meningsfull, och som Relph (1976) beskriver har en speciell innebörd som vi själv skapat. Vilken koppling vi har till orten, beror alltså på vilken samhörighet vi har skapat till platsen. Veinge kännetecknas som en familjevänlig ort, när hushållet har barn blir det en automatisk anknytning till orten i samband med skola och fritidsaktiviteter. När barnen är utflugna kan det upplevas svårare att

behålla det subjektiva bandet, även om invånarna bott i orten under många år upplevs det vara enklare att tappa kopplingen till orten.

Dotte (2013) talar om var, hur och vem det är som format och formar en plats identitet. Människors interaktion blir en viktig komponent. Cresswell (2004) och Massey (2013) beskriver att de sociala relationerna skapar platsens utformning och att platsen behåller sin karaktär genom kontakten med människor. Dock är det inte på förhand givet att platsen och människorna får kontakt, det har därför varit av betydelse att i studien studera både den historiska kontexten och dagens kontext, för att undersöka hur kontakten mellan orten och invånarna har formats, en viktig komponent för att blicka framåt mot Veinges framtidsförutsättningar.

När det gäller utveckling av en plats belyser Relph (1976) att varje plats ska ses som enskild och unik. Vilka *värden* som finns i en ort, behöver nödvändigtvis inte finnas i andra orter. Det fungerar således inte att applicera samma färdiga koncept på alla platser, att skapa attraktiva, levande platser med stark gemenskap och lokal samhörighet kräver en utveckling av de aspekter och *värden* som är betydelsefulla för orten. I arbetet med en lokal plats bör det framgå vem som bär ansvar för vad och vem som ska göra insatserna. I Veinge har utvecklingsarbetet skett i en nära dialog mellan kommunen och invånarna. Deltagandet blir viktigt i arbetsprocessen, dels för att fler får komma med synpunkter, men också för att ett stort lokalt deltagande ger möjlighet till att skapa en hållbar

utveckling som blir meningsfull för orten. I arbetet med Veinge har visioner och mål tagits fram tillsammans utifrån Veinges *lokala förutsättningar*, mål som ska bidra till att tågstoppet genererar och uppfyller de effekter som önskas.

När människor upplever en anknytning till en plats, det är då menar Relph (1976) att människor upplever en säker punkt från vilken vi kan se ut på omlandet och orientera oss i världen. När gränserna mot omvärlden blir flytande, finns det anledning att ta oss tillbaka till frågan som ställdes i kap 4.1.1: vilket inflytande får utomstående faktorer på en plats identitet, i detta fall Veinge, stärks den eller blir den svagare?

Amin (2008) belyser *vardagens globala sammanhang*, som innebär att vi måste förstå det lokala i ett större sammanhang, som en del i helheten. Veinges plats i en större geografisk kontext skulle kunna efterlikna Amins tolkning, Veinge blir en del i helheten. Med ett framtida tågstopp öppnas inte bara möjligheten upp till att åka på två olika håll, utan även den funktionella regionen blir större. Det blir enklare att nå fler knutpunkter som länkas samman av järnvägen. Om en stationsetablering skulle bli verklighet i Veinge skulle orten befinna sig i ett större sammanhang med nya möjligheter och andra förutsättningar. Ortsborna skulle ges tillgång till fler och bättre kommunikationer, som i sin tur skulle skapa en bättre *tillgänglighet*.

Tillgängligheten kan förklaras som slutprodukten av transportsystemet, där mobiliteten är ett medel för att skapa tillgängligheten (Vägverket, 2008). Människor har blivit allt mer

mobila, den kommunöverskridande pendlingen har ökat, och idag behöver inte samma hänsyn tas till det faktiska avståndet. Förbättrade och effektivare kommunikationer, i samband med en ökad pendling har skapat *regionförstoring*. Det har skapats en enkelhet för människor att överbrygga avstånd och nå sina målpunkter. SKL (2008) belyser dock att förbättrade och mer tillgängliga kommunikationer inte kan vara en lösning på egen hand, vilket studiens resultat också har uppmärksammat. Ett tågstopp i Veinge kommer inte i sig generera en regional och hållbar utveckling, det krävs mer än så. En stationsetablering ger snarare förutsättningar för fortsatt utvecklingsarbete.

Kommunen vill att Veinge ska bli en *attraktiv pendlarort för familjen*, tåget kommer att bli en starkt bidragande faktor till det. Cheng och Bertolini (2013) belyser också att en plats alltid konkurrerar med andra platser, därför är tågstoppet en viktig aspekt i det fortsatta utvecklingsarbetet för att göra Veinge till den attraktiva ort man talar om. Kommunen och medborgarna önskar också att tågstoppet ska ge effekt i form av befolkningstillväxt. När bostadspriserna i städerna ökar, ges människor möjligheten att bo i Veinge till överkomliga bostadspriser, och fortsatt få tillgång till den arbetsmarknadsregion staden erbjuder, detta tack vare den tillgänglighet och de kortare restiderna tåget medför.

Overgaard och Fischer Nielsen (u.å) talar om orter i förhållande till större städer, och menar att orter har framstått som *andningshål*, vilket innebär att när samhället har förändrats i snabb takt, är det i orterna människor har kunnat hämta andan. Studiens resultat tyder på att

Veinge har varit ett sådant andningshål, där utvecklingen inte har påskyndats. Kanske är det så idag att mindre orter måste utvecklas och förändras i samband med att världen moderniseras, just för att inte bli stillastående och hamna efter. Om ingen utveckling och modernisering sker i Veinge, är det svårt för orten att hänga med och vara attraktiv för sitt omland. Ett tågstopp skulle både modernisera och göra Veinge mer attraktivt, de sociala relationerna skulle utvidgas ytterligare, och orten skulle få ett bredare utbyte med ett större geografiskt omland.

Kopplat till hållbar utveckling och modernisering, uttalar Boverket (2006, s. 95) också att *“man blir betraktad av andra som man visar upp sig”*. En viktig aspekt i studiens resultat visar är just att Veinge har förutsättningarna att bli en helhetlig ort, men att man inte riktigt har tagit till vara på, och fått upp ögonen för orten. Hedenfelt (2013) belyser att olika perspektiv är en förutsättning vid hållbar utveckling. Att olika perspektiv har integrerats i Veinge, har medfört att utvecklingsmålen understöds av en bredare målgrupp, och kanske är det så att i samband med det avstamp som görs i utvecklingsprogrammet, får både kommun och invånare upp ögonen för Veinge och börjar se ortens framtida potential.

9.2 Slutsats

Nedan listas framtagna aspekter som baseras på arbetets resultat, vilka bör beaktas vid en hållbar och långsiktig planering i mindre orter. Därefter görs en kortare slutsats utifrån arbetets två frågeställningar.

- Implementera olika perspektiv i planeringen
- Människors levnadsmönster ser annorlunda ut idag
- Planera för andra utvecklingsmål i samband med ett framtida tågstopp
- Uppmärksamma tågstoppets potential till både in- och utpendling
- Marknadsför orten utifrån de styrkor och den potential som finns
- Utveckla en stationsnära, blandad bebyggelse som tillgodoser en bredare målgrupp
- Investera i sådan handel och service som underlättar invånarnas vardag

Frågeställning 1: Hur ser samspelet ut mellan bevarandet av lokal karaktär och möjlighet till regional utveckling?

Till följd av den snabba urbanisering som skedde i Sverige har mindre orters utveckling stannat upp. Under flera decennier har ingen större utveckling skett, utan det är först under millennieskiftet som orterna har börjat implementeras i den kommunala planeringen. Men hur en kommun planerar för mindre orters utveckling bör se olika ut beroende på ortens lokala förutsättningar. Vid planering av en Orts framtida utveckling är en viktig aspekt att implementera olika perspektiv och målgrupper i planeringen, att lyssna in Ortsinvånarnas önskningar ger en större kännedom och bredare kunskap om det lokala i orten. Vilka viljeinriktningar och vad som värdesätts lokalt, har betydelse för och bör beaktas i regional planering.

Det finns också anledning att belysa skillnaden mellan orter och större städer. En ort har inte samma förutsättningar som städer har, och kan därför inte konkurrera på samma sätt om exempelvis invånare och arbetstillfällen. Det man kan göra vid utveckling av mindre orter är istället att lyfta ortens styrkor och marknadsföra det som gör orten attraktiv.

Frågeställning 2: Hur kan tågstoppet förstärka sambandet mellan lokal och regional utveckling?

Orter med tågstopp, så kallade stationssamhällen är speciellt intressanta i utvecklingssyfte. Ett tågstopp skapar inte bara nya möjligheter för en Orts utveckling, utan medför också effekter på både lokal och regional nivå. Tåget skapar tillgänglighet, det ger inte bara möjligheten att åka på två olika håll, utan orten sammankopplas också med det regionala och nationella järnvägsnätet. Tågstoppet medför också kortare restider, vilket öppnar upp för möjligheten att färdas längre på samma restid som tidigare. Detta i sin tur ger den lokala orten ett större geografiskt område att röra sig i. Val av bostads- och arbetsort behöver inte lokaliseras lika geografiskt nära som tidigare, tågstoppet ger möjligheten att bo i en mindre ort till fördelaktiga bostadspriser, och samtidigt ta del av en större arbetsmarknadsregion. Tågstoppet skapar dock inte bara effekter i form av utpendling, det är minst lika viktigt att belysa potential till inpendling. Tågstoppet kan generera positiva effekter för ortens företag, handel och service.

9.3 Förslag på vidare forskning

I arbetsprocessen har det blivit allt mer tydligt att arbetets teoretiska utgångspunkter: plats, regionförstoring, tillgänglighet och hållbar utveckling har varit bidragande för att undersöka de effekter ett tågstopp medför. Teorierna har underbyggt varandra för att förstå den potential ett framtida tågstopp kan ge i en verklig kontext. Arbetet har studerat hur den lokala kontexten integrerar i ett större regionalt sammanhang. I en vidare forskning skulle det vara intressant att bygga vidare på denna undersökning, genom att göra en jämförelse av en stadsnära ort och en landsbygdsort. Två orter med geografiskt skilda förutsättningar som har tågstoppet som en tillgång. I undersökningen skulle det vara intressant att studera om det geografiska läget i vardera ort påverkar vilka effekter tågstoppet medför, och belysa vilka för- och nackdelar som skapas för en ort i ett lokalt och regionalt sammanhang.

Referenslista

Allen, J. & Cochrane, A. (2007) *Beyond the territorial fix: regional assemblages, politics and power*. Regional Studies, 41 (9), s. 1161-1175.

Amin, A. (2004) *Regions unbound: Towards a new politics of place*. Geogr. Ann., 86 B (1) s. 33-44.

Andersson, E. Ek, R. & Molina, I. (red.) (2008) *Regionalpolitikens geografi: regional tillväxt i teori och praktik*. 1. uppl. Lund: Studentlitteratur.

Beilin, R. & Hunter, A. (2011) *Co-constructing the sustainable city: how indicators help us "grow" more than just food in community gardens*. I: Local Environment: The International Journal of Justice and Sustainability, 16(6), s.523–538.

Boverket (2006) *Lär känna din ort! - Metoder att analysera orter och stadsdelar*. Karlskrona: Boverket. [2018-02-12] Tillgänglig: <https://www.boverket.se/sv/om-boverket/publicerat-av-boverket/publikationer/2006/lar-kanna-din-ort/>

Boverket (2015) *Plattform för hållbar stadsutveckling – årsrapport för 2015*. Rapport 2015:48. Plattform för hållbar stadsutveckling. Tryck: Boverket internt. [2018-02-26] Tillgänglig: <https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2016/plattform-for-hallbar-stadsutveckling-arsrapport-for-2015.pdf>

Bryman, A. (2008) *Sambällsvetenskapliga metoder*. 2. uppl. Stockholm: Liber AB.

Cheng, J. & Bertolini, L. (2013) *Measuring urban job accessibility with distance decay, competition and diversity*. Journal of Transport Geography 30:100- 109.

Cresswell, T. (2004). *Place: a short introduction*. Malden, MA: Blackwell Pub.

Davidson, M. (2009) *Social sustainability: a potential for politics?* I: Local Environment 14, (7), s. 607-619.

Delegationen för hållbara städer (2012) *Femton hinder för hållbar stadsutveckling* (SOU M 2011:01/2012/66). Stockholm: Delegationen för hållbara städer. Tillgänglig: <https://www.boverket.se/contentassets/dce3f7e3d80d4bcaa06ad2071366beda/femton-hinder.pdf>

Dempsey, N., Bramley, G., Power, S., & Brown, C. (2009) *The Social Dimension of Sustainable Development: Defining Urban Social Sustainability*. I: Sustainable Development, s. 289-300.

Denscombe, M. (2000) *Forskningshandboken : för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. Lund: Studentlitteratur.

Falköpings kommun (2008) *Översiktsplan 2008-2020*. Falköping: Falköpings kommun. [2018-03-05] Tillgänglig: <http://www.falkoping.se/download/18.448cf8531501420df65135b5/1449137685641/%C3%96versiktsplan%202008-2020.pdf>

Falköpings kommun (2009) *Gestaltningssprogram för Floby och Stenstorp*. Falköping: Falköpings kommun. [2018-03-05] Tillgänglig: <http://www.falkoping.se/download/18.21e178e21251111cd7f800034095/1410376734047/Program.PDF>

Gossas, M. (2008) *Kommunsamverkan i nätverksstaten*. Ingår i: Regionen som vision: Det politiska projektet Stockholm-Mälardalsregionen. Westholm, E. Stockholm: SNS Förlag, s. 101-110.

Handy, S. L. & Niemeier, D. H. (1997) *Measuring Accessibility: An Exploration of Issues and Alternatives*. Environment and Planning A 1997, volume 29, pages 1175-1194.

Hedenfelt, E. (2013) *Hållbarhetsanalys av städer och stadsutveckling: ett integrerat perspektiv på staden som ett socioekologiskt, komplext system*. Malmö: Malmö högskola.

Hässleholms kommun (2002) *Översiktsplan för Sösådala tätort*. Hässleholm: Stadsbyggnadskontoret Hässleholms kommun. [2018-03-05] Tillgänglig: http://www.hassleholm.se/download/18.1b15c51c14a4c971bbe32cf/1427100891906/f%C3%B6p_s%C3%B6sdala.pdf

Hässleholms kommun (2007) *Att leva, uppleva, arbeta och lära i Hässleholms kommun. Utvecklingsstrategier för mark- och vattenanvändningen. Hässleholms kommuns översiktsplan 2007*. Hässleholm: Hässleholms kommun. [2018-05-04] Tillgänglig: <http://www.hassleholm.se/download/18.1b15c51c14a4c971bbe3542/1427100882742/%C3%96P2007.pdf>

Hässleholms kommun (2016) *Sösådala*. [2018-04-06] Tillgänglig: <http://www.hassleholm.se/bygga-bo-och-miljo/bostader-och-offentliga-lokaler/stationsorter/sosdala.html>

Jacobsen, I. D. (2002) *Vad, hur och varför? Om metodval i företagsekonomi och andra samhällsvetenskapliga ämnen*. Lund: Studentlitteratur.

Johansson, B. Klaesson, J. & Bjerke, L. (2006) *Kollektivtrafikens roll för regionförstoring och tillväxt i Västra Götaland*. Jönköping: Högskolan i Jönköping. [2018-02-23] Tillgänglig: <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:423407/FULLTEXT01.pdf>

Jordbruksverket (2012) *Hållbar konsumtion av jordbruksvaror: Hållbar samhällsutveckling – vad innebär det?* Jönköping: Jordbruksverket. [2018-02-22] Tillgänglig: https://www2.jordbruksverket.se/webdav/files/SJV/trycksaker/Pdf_rapporter/ra12_40.pdf

Knox, P. L. & Marston, S. A. (2016) *Human Geography: Places and Regions in Global Context*. Seventh edition, global edition. Essex, UK: Pearson Education.

Laholms kommun (2014) *Framtidsplan 2030 Översiktsplan för Laholms kommun. Del 3: Tätortsredovisning*. Laholm: Laholms kommun. [2018-03-07] Tillgänglig:
https://www.laholm.se/globalassets/upload/miljo--och-byggnadsnamnd/samhallsbyggnadskontoret/oversiktsplan/framtdsplan-2030/op-laholm_del-3_tatortsredovisning_godkand-140114_lagup.pdf

Laholms kommun (2017a) *Sammanställning av invånardialog november 2017 Veinge*. Upprättad av Tyréns. Laholm: Laholms kommun. [2018-03-07] Tillgänglig:
https://www.laholm.se/globalassets/upload/kommunstyrelse/planeeringskontor/strategisk-enhet/planer/sammanstallning-veinge_180110.pdf

Laholms kommun (2017b) *Projektdirektiv - Program för Knäred med vision 2035 och Program för Veinge med vision 2035*. Laholm: Laholms kommun.

Laholms kommun (2018) *Utvecklingsprogram för Veinge 2035*. Utkast 180305. Upprättad av Tyréns. Laholm: Laholms kommun.
Laholms kommun (u.å) *Vem bor i Veinge?* Laholm: Laholms kommun.

Lynch, K. (1964) *The image of the city*. [New ed.] Cambridge, Mass: M.I.T. Press.

Massey, D. (2013). *Space, Place and Gender* [electronic resource]. Hoboken: Wiley.

Nilsson, L. (2011) *Efter industrialismen: urbanisering och tätortsutveckling i Sverige 1950-2005*. Stockholm: Stockholms universitet.

Overgaard, S. & Fischer Nielsen P. (u.å) *Platsidentiteter - En analys av 4 mindre skandinaviska orter på landsbygden*. VIA University Collage, Fleika – Center for flexibel learning. [2018-03-22] Tillgänglig:
<https://interregoks.eu/webdav/files/gamlaprojektbanken/se/Material/Files/Kattegat/Skagerrak/Dokumenter+projektbank/LISA%20Platsidentiteter%20en%20analyse.pdf>

Parker, P. (2014) *Samproduktion av platser - Former för deltagande i utveckling av mötesplatser längs Rosengårdsstråket*. I: Listerborn, C. (2013) *Strategier för att belä en delad stad Samordnad stadsutveckling i Malmö*. s. 63-72. Malmö: Institutionen för urbana studier.

Proposition (2008/09:35) *Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt*. Stockholm: Näringsdepartementet. [2018-03-20] Tillgänglig: <https://data.riksdagen.se/fil/C20E249C-8F99-4CFC-8A7C-D51F55AC1D5B>

Relph, E. (1976) *Place and placelessness*. London: Pion, cop.

Sanandaji, N. (2013) *Krympande eller växande städer? framgångsrecepten för urban och regional utveckling runtom i landet*. Stockholm: Reforminstitutet.

Selnes, T. (2016) *Stationers roll för mindre orter och dess omland*. Göteborgs universitet: Handelshögskolan. [2018-02-15] Tillgänglig: https://gupea.ub.gu.se/bitstream/2077/42089/1/gupea_2077_42089_1.pdf

Slätmo, E (2015) *Stationers roll för utveckling av mindre orter och dess omland*. Kunskapssammanställning och forskningsbehov. Göteborgs Universitet.

SOU (2017:1) *För Sveriges landsbygder – en sammanhållen politik för arbete, hållbar tillväxt och välfärd. Slutbetänkande av Parlamentariska landsbygdskommittén*. Stockholm. [2018-05-04] Tillgänglig: http://www.regeringen.se/4b136a/contentassets/acec663a156a41659021e0e1387e713d/sou-2017_1_web.pdf

Statistiska centralbyrån (2015) *Urbanisering - från land till stad*. [2018-03-20] Tillgänglig: <http://www.scb.se/hitta-statistik/artiklar/Urbanisering--fran-land-till-stad/>

Sveriges Kommuner och Landsting (2008) *Pendlare utan gränser? En studie om pendling och regionförstoring*. Stockholm: Sveriges Kommuner och Landsting. Arena för tillväxt [2018-02-26] Tillgänglig: <https://webbutik.skl.se/bilder/artiklar/pdf/7164-418-3.pdf?issuosl=ignore>

Sydsvenskan (2013) *Pågatågen frälser byarna*. [2018-03-07] Tillgänglig: <http://pagatagnordost.se/wp-content/uploads/2017/07/sosdala.pdf>

Tillväxtanalys (2011) *Utvecklingskraft i kommuner och regioner – Tillväxtarbete i flernivåstyrningens tidevarv*. Östersund: Tillväxtanalys [2018-02-22] Tillgänglig: http://www.tillvaxtanalys.se/download/18.201965214d8715afd14abf1/1432710577929/Rapport_2011_01.pdf

Trivector (2014) *När tåget kom tillbaka - Effekter av återinvigningen av järnvägsstationen i Floby*. Göteborg: Trivector traffic AB.

Vägverket (2008) *FÖRSTUDIE Beslutshandling Väg E4 delen Grimsmark - Broänge Skellefteå kommun AC-8211654-4*. Vägverket Region Norr. [2018-05-04] Tillgänglig: https://www.trafikverket.se/contentassets/97ec7b020a044e66835ad22b76f7cca1/arkiv/fs_grimsmark_broange_081027.pdf

Westholm, E., Amcoff, J., Falkerby, J., Gossas, M., & Stenlås, N. (2008) *Regionen som vision: Det politiska projektet Stockholm-Mälarenregionen*. Stockholm: SNS Förlag.

World Commission on Environment and Development (1987) *Our Common Future* (1987) London: Oxford University Press.

Film

Dotte, F. (2013) September. *Tankar om platsen*. UR Samtiden - Arkitektur skapar identitet [online] [2018-02-15] Tillgänglig: <https://urskola.se/Produkter/178454-UR-Samtiden-Arkitektur-skapar-identitet-Tankar-om-platsen>

Uppman, D. (2013) September. *Den utmärkta platsen*. UR Samtiden - Arkitektur skapar identitet[online][2018-02-15] Tillgänglig: <https://urkola.se/Produkter/178461-UR-Samtiden-Arkitektur-skapar-identitet-Den-utmarkta-platsen>

Personlig kommunikation

Bigsten, Leif, kommunstrateg - infrastruktur och logistik Falköpings kommun, mailkorrespondens, 2018

Busch, Dagmar, arbetande, telefonintervju, 2018-04-12

Fajerson, Charlotte, stadsträdgårdsmästare Laholms kommun, personlig kommunikation och mailkorrespondens, 2018

Hed, Lars, pensionär, före detta officer, intervju, 2018-04-04

Svedberg, Linda, översiktsplanerare Laholms kommun, mailkorrespondens, 2018

Sösdala Referensgrupp Hässleholms kommun, möte, 2018-03-01

Uddman. Kristina, samhällsvägleddare Kommunledningskontoret Hässleholms kommun, mailkorrespondens, 2018

Wennström, Matilda, egenföretagare Veinge buss, intervju, 2018-04-04

Bildreferenser

Bild 1. Egentillverkad bild.

Bild 2. Egen bild

Bild 3. Egen bild

Bild 4. Egen bild

Bild 5. Egen bild

Bild 6. Egen bild

Bild 7. Egen bild

Bild 8. Egen bild

Bild 9. Egen bild

Kartor

Karta 1-6 är hämtade från <https://www.google.se/maps> och är redigerade av författaren.

Karta 7. Illustration: Elouise Le Veau. Rättigheter: Laholms kommun.

Tabeller

Tabell 1. Egenproducerad. [2018-05-03] Material:

<https://www.hallandstrafiken.se/>

<https://www.google.se/maps>